

**Das Europäische
Wiederaufbauprogramm (ERP)
und die westdeutsche Schifffahrt**

Versuch einer Analyse
der Bedeutung des ERP

Christian Brinckmann

Hamburg

1955



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41548825_0095

**Das Europäische
Wiederaufbauprogramm (ERP)
und die westdeutsche Schifffahrt**

Versuch einer Analyse
der Bedeutung des ERP

Inaugural-Dissertation
zur Erlangung der Würde eines Doktors
der Staatswissenschaften
der Philosophisch-Historischen Fakultät
der Universität Basel
vorgelegt
von

C h r i s t i a n B r i n c k m a n n
H a m b u r g

Hamburg
1955

Genehmigt von der Philosophisch-Historischen Fakultät
auf Antrag der Herren
Prof. Dr. E. Salin und Prof. Dr. V. F. Wagner.

Basel, den 7. März 1955.

Prof. Dr. H. Fuchs,
Dekan.



INHALT

Einleitung	5
I. Teil: Das Hilfswerk	8
1. Kapitel: Die Aufnahme Westdeutschlands in das Programm der amerikanischen Nachkriegshilfe	8
A. Die Zielsetzung des Programmes	8
B. Die amerikanisch-britische Politik	9
2. Kapitel: Die Ausgangslage Westdeutschlands	14
A. Zonentrennung und Bevölkerungsstruktur	14
B. Der Stand der industriellen Produktion	17
3. Kapitel: Das Volumen der Hilfe für Westdeutschland	22
A. Die Vor-ERP-Hilfe	22
B. Die Aufnahme Westdeutschlands in das ERP	27
C. Die ERP-Hilfe für Westdeutschland	28
a) Die Forderungen der Hilfe	28
b) Die Verwendung der Hilfe in Westdeutschland	31
II. Teil: Zur Würdigung der ERP-Hilfe	35
1. Kapitel: Schiffbau und Schifffahrt	35
A. Das Kriegsschiffbau	35
B. Die Abfertigungen	37
C. Die Demontage	38
2. Kapitel: Der Wiederaufbau	40
A. Der Schiffbau	41
B. Die Schifffahrt	44
C. Das Ergebnis	50
D. Ausblick	52
3. Kapitel: Zur internen Bedeutung der amerikanischen Aus- landshilfe	54
A. Außerwirtschaftliche Aspekte	54
B. Belastung oder Ventil für Überschüsse	56
Schluß	59
Anmerkungen	61
Literaturverzeichnis	65

EINLEITUNG

Bestimmend für die Wahl des Themas war das Interesse an den Zusammenhängen von Geschichte, Politik und Wirtschaft. Anregung erfuhr dieses Interesse durch die Ereignisse des Zweiten Weltkrieges und die nachfolgende Entwicklung im politisch-wirtschaftlichen Bereich.

Läßt man die Bewertung der Nachkriegshilfe, die zwischen uneingeschränkter Zustimmung und heftiger Kritik schwankte, zunächst außer acht, so unterliegt es keinem Zweifel, daß es sich dabei von jedem Standpunkt aus in ihrem Ausmaß um ein wirtschaftsgeschichtliches Novum von bedeutsamer Tragweite handelte. Für die Behandlung des Themas wirkte es sich fördernd aus, daß der Schreibende über eine größere Zeitspanne hinweg in der Lage gewesen ist, mit den behandelten Fragen in ständigem Kontakt zu bleiben und eigene Beobachtungen anzustellen.

Heute, da der wesentliche Teil des in den Jahren 1947 und 1948 konzipierten Hilfsprogrammes abgeschlossen ist, genießt der Versuch einer kritischen Würdigung den Vorteil eines überschaubaren Ergebnisses. Dabei ergibt sich der Ansatzpunkt für eine derartige Würdigung in unserem Falle aus den Zielen, die der seinerzeitige amerikanische Außenminister George C. MARSHALL ¹⁾ für das von ihm angeregte Hilfsprogramm formulierte: Europa als Ganzes und damit auch Westdeutschland durch amerikanische Hilfe im wirtschaftlichen Bereich wieder in einen Zustand zu versetzen, der beiden in einer späteren Phase die Fortführung und Aufrechterhaltung der Wirtschaft weitgehend mit eigenen Mitteln gestatten sollte. In dem gleichen Maße, wie die USA bereit waren, ihre Hilfe zur Verfügung zu stellen, verlangten sie möglichst wirksame Anstrengungen vom Empfänger der Hilfe selbst. Über beidem stand die von den USA erhobene Forderung engster wirtschaftlicher Zusammenarbeit unter den „Partnerländern“ der Hilfe, wie diese später genannt wurden: Durch eine echte wirtschaftliche Integration sollte die Wirkung der zwei erstgenannten Maßnahmen potenziert werden.

Erstrebenswert bei dem Versuch einer kritischen Würdigung wäre es nun allerdings, den Anteil des Marshallplanes und der eigenen Leistung am Wiedererstarken der Wirtschaft Westdeutschlands zu vergleichen. Jedoch er-

¹⁾ Vgl. G. C. Marshall, Text der Rede vom 5. Juni 1947 an der Harvard-Universität, in: Europa-Archiv, Frankfurt, 2. Jg., August 1947, Ausgabe A, S. 821.

gibt sich bei näherer Betrachtung die Schwierigkeit, daß mit der angedeuteten Alternative nicht ohne Weiteres gearbeitet werden kann, überschneiden sich doch die Komponenten der fremden Hilfe und der eigenen Anstrengung in einer Weise, daß sie exakt schon gar nicht und in der Tendenz höchstens annähernd auseinandergehalten und statistisch erfaßt werden können. Eine statistische Ausgliederung der einzelnen Faktoren, die diese Lücke auszufüllen hätte, liegt nicht vor. Aber auch außerhalb des rein sachlichen Bereiches sind die Aussichten für eine Analyse in der erwähnten Form nicht ermutigend. Sehen wir lediglich auf den gegenwärtigen Stand des wirtschaftlichen Aufschwunges in Westdeutschland²⁾, so kann allorts nur Interesse für das K ü n f t i g e festgestellt werden. Die v e r g a n g e n e Periode, die die gegenwärtige so entscheidend bestimmt hat, ist dagegen aus dem Blickfeld entschwunden und man läßt sich eher vom sichtbaren Erfolg beeindrucken, als daß man der objektiven Aufhellung des Vergangenen gebührende Aufmerksamkeit zu schenken geneigt wäre.

Es muß deshalb eine geeignetere Basis gefunden werden. Wir fragen: was wäre geschehen, wenn Westdeutschland nicht der amerikanischen Nachkriegshilfe und des Marshallplanes im Besonderen teilhaftig geworden wäre? Aber auch bei dieser Frage gilt es eine Abgrenzung vorzunehmen. Denn auch hier ist ein globaler Nachweis nicht zu führen. Jede Sparte der Wirtschaft gemeinhin oder beispielsweise der Industrie war durch völlig anders geartete Ausgangslagen gekennzeichnet, die sie bei dem im Verlaufe des Wiederaufbaues einsetzenden Wettkampf teils begünstigten, teils behinderten. Hier mag der Hinweis auf die so verschiedenartig und zum Teil willkürlich gehandhabte Demontage³⁾ der Industrieanlagen oder auf deren noch unterschiedlichere Benachteiligung oder Bevorzugung im Laufe der eigentlichen Kriegseignisse³⁾ genügen.

Aus diesem Grunde wird eine Einschränkung vorgenommen: Es soll versucht werden, am Paradigma des Schiffbaus (Werften) und der Schifffahrt (Reedereien) im Sinne der obigen Formulierung zu einer Stellungnahme hinsichtlich der Wirkung und damit der Bedeutung der Wiederaufbauhilfe zu gelangen, woraus zumindest in der Tendenz Rückschlüsse auch auf das Bild der Gesamtwirtschaft gezogen werden können. Ist schon die Betrachtung eines ökonomischen E i n z e l bereiches durch seine Stofffülle erschwert,

²⁾ Westdeutschland: d. i. das Gebiet der jetzigen Bundesrepublik Deutschland. Ostdeutschland war vom Marshallplan ausgeschlossen und konnte daher zumindest direkt nicht von der amerikanischen Hilfe profitieren. Vgl. hierzu MOLOTOWS Schlußworte auf der Pariser Konferenz über die Europäische Wirtschaftsplanung am 2. 6. 1947, die den zu erwartenden Ausschluß Ostdeutschlands vorbereiteten, in: Europa-Archiv, a. a. O., S. 822.

³⁾ Vgl. G. W. Harmssen, Am Abend der Demontage, Bremen 1951. Ders., Reparationen, Sozialprodukt, Lebensstandard, Bremen 1947: Anlage V, Das Gesamtbild nach dem Zusammenbruch.

gilt dies erst recht für die Gesamtkonzeption des Hilfswerkes. So entsteht auch hier der Zwang zur Herauslösung bestimmter Aspekte, die allein Gegenstand der Würdigung sein sollen.

Diese Arbeit befaßt sich nun zunächst mit der amerikanischen Leistung selbst, um sodann zum Phänomen der amerikanischen Nachkriegshilfe im politisch-wirtschaftlichen Rahmen retrospektiv Stellung zu nehmen.

1. Teil: Das Hilfswerk

1. Kapitel: Die Aufnahme Westdeutschlands in das Programm der amerikanischen Nachkriegshilfe (Anm. 1)*

A. Die Zielsetzung des Programmes

Wir werfen zunächst einen Blick auf die Vorgeschichte des Marshallplanes und rekapitulieren die westdeutsche Situation von 1948, wie er sie bei seinem Einsetzen vorfand.

Bekanntlich war der Marshallplan ja nicht nur als ein rein wirtschaftliches, sondern zugleich auch als ein politisch-strategisches Programm gedacht, mit dem der veränderten weltpolitischen Konstellation nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges Rechnung getragen werden sollte. Hierzu sei zitiert aus der Rede von George C. MARSHALL vom 5. 6. 1947 vor der Harvard Universität:⁴⁾ „Es ist nur logisch, daß die Vereinigten Staaten alles tun, was in ihrer Macht steht, um die Wiederherstellung gesunder wirtschaftlicher Verhältnisse in der Welt zu fördern, ohne die es keine politische Stabilität und keinen sicheren Frieden geben kann. Unsere Politik⁵⁾ richtet sich nicht gegen irgendein Land oder irgendeine Doktrin, sondern gegen Hunger, Armut, Verzweiflung und Chaos. Ihr Zweck ist die Wiederbelebung einer funktionierenden Weltwirtschaft, damit die Entstehung politischer und sozialer Bedingungen ermöglicht wird, unter denen freie Institutionen existieren können . . . Aber eine Regierung, die durch Machenschaften versucht, die Gesundung der anderen Länder zu hemmen, kann von uns keine Hilfe erwarten. Darüber hinaus werden alle Regierungen, politischen Parteien oder Gruppen, die es darauf abgesehen haben, das menschliche Elend zu einem Dauerzustand zu machen, um in politischer oder anderer Hinsicht daraus Nutzen zu ziehen, auf den entschiedenen Widerstand der Vereinigten Staaten stoßen.“

Als charakteristisch für die Auffassung von der über das Nur-Wirtschaftliche hinausgehenden Bedeutung des Marshallplanes mag die folgende Äußerung des Washingtoner Korrespondenten der „FINANCIAL TIMES“

*) Für diese wie auch für die folgenden Anmerkungen vergleiche man den Abschnitt „Anmerkungen“ am Schluß dieser Arbeit.

4) Deutsche Übertragung von „European Initiative Essential to Economic Recovery. Address of Secretary of State at Harvard University June 5, 1947“, Dep. of State Publication 2882, in: Europa-Archiv, a. a. O., S. 821.

5) Vgl. Die Brücke, Eine Revolution im amerikanischen Denken, Essen, Nr. 69, 14. 2. 1948, S. 7 f.

zitiert werden:⁶⁾ „Die Wichtigkeit des strategischen, wirtschaftlichen und politischen Gegensatzes zur sowjetischen Ideologie für den Marshallplan ist dem ‚Beratenden Ausschuß‘ durch General EISENHOWER und Außenminister MARSHALL besonders dringend dargelegt worden.“ Interessant ist im nämlichen Zusammenhang der politische Leitgedanke, der die Linie des Programmes bestimmen sollte:⁷⁾ „Vom wirtschaftlichen Standpunkt ist es eine kluge Geschäftspolitik, wenn man eine ungeheure Produktionsanlage aus Mangel an Kapital zur Finanzierung ihres Wiederaufbaues zu Grunde gehen läßt. Vom politischen Standpunkt können wir es nicht zulassen, daß Diktaturen der Rechten oder Linken sich die Welt unterwerfen, weil die Hilfe, die wir leisten können, nicht erbeten wird. Es würde uns in jeder Hinsicht letzten Endes viel schwerer zu stehen kommen, wenn wir die Hilfe verweigern, als wenn wir sie geben.“

B. Die amerikanisch-britische Politik

Nach der Inauguration des weltumspannenden amerikanischen Hilfs- und Wiederaufbauwerkes durch Außenminister MARSHALL verstrich beinahe ein Jahr, bis sich auch am deutschen Horizont der Silberstreif amerikanischer Hilfsbereitschaft wahrnehmen ließ. In diesem Zeitpunkte nannte Herbert GROSS in einer ersten deutschen Skizze zum amerikanischen Hilfsprogramm den Marshallplan „Deutschlands Chance“.⁸⁾

Die Wirksamkeit der Marshallplan-Hilfe rückt erst dann voll ins Licht, wenn sie mit der Ausgangslage Deutschlands konfrontiert wird, wobei an die amerikanisch-alliierte Politik Deutschlands gegenüber und an die eigentliche Wirtschaftssituation Westdeutschlands im Besonderen zu denken wäre.

Daß Westdeutschland überhaupt in das amerikanische Programm einbezogen wurde, ist durchaus nicht das Ergebnis einer selbstverständlichen Entwicklung gewesen. Es bedurfte dazu vielmehr einer völligen Umkehrung der anglo-amerikanischen Politik gegenüber Deutschland.

Gustav STOLPER, einer der Hauptbefürworter einer solchen gewandelten Politik, schildert die in den USA vor dem Aufkommen des Marshallplanes erörterten wirtschaftspolitischen Pläne mit einer unerbittlichen Prägnanz. Er schreibt:⁹⁾

„Diese selben Vereinigten Staaten, die zu Hause ... den freien demokra-

⁶⁾ London, Ausgabe vom 31. 7. 1947. Übertragung des Verf.

⁷⁾ Rundfunkrede von Mr. Nitze, Direktor des Amtes für Internationale Handelspolitik im Amerikanischen Staatsdepartement, am 6. 9. 1947, in: Europa-Archiv, Oktober 1947, S. 920.

⁸⁾ H. Gross, Der Marshallplan — Deutschlands Chance, Essen-Kettwig 1948.

⁹⁾ G. Stolper, Die deutsche Wirklichkeit, Hamburg 1949, S. 28. Übertragung von: German Realities, New York 1948.

tischen Kapitalismus vertreten und verfechten, machten sich auf einmal eine sonderbare Wirtschaftstheorie der Eroberung zu eigen und zwangen sie ihren westlichen Verbündeten auf. Was den Morgenthau-Plan zu einem verblüffenden Dokument¹⁰⁾ macht, liegt nicht daran, daß er grausam gegen die Deutschen ist — sie mochten es verdient haben — oder daß er undurchführbar ist, weil im Widerspruch mit den gegebenen wirtschaftlichen Tatsachen, sondern, daß solch eine Auffassung des Wirtschaftslebens von einem Mann vertreten werden konnte, der zwölf Jahre lang als Schatzsekretär¹¹⁾ den Vereinigten Staaten gedient hatte.“

Unter solchen Vorzeichen stand die amerikanische Einstellung bis zum Jahre 1947 Deutschland gegenüber. Zunächst wurde sie von britischer Seite in gleicher Stärke unterstützt. Ihren dokumentarischen Anfang nimmt sie mit dem Übereinkommen von QUEBEC¹²⁾ vom 15. 9. 1944. Das gleiche Odium liegt weiter auf der berühmten Order JCS¹³⁾ 1067/6 vom 26.4.1945 (veröffentlicht am 17. 10. 1945).¹⁴⁾

Das nie offiziell veröffentlichte Quebec-Abkommen kulminiert in dem für den westdeutschen Wiederaufbau damals so bedeutsamen Satz: Im Hinblick auf die von Deutschland in anderen Ländern verursachte Verwüstung und die sich hieraus ergebende Möglichkeit erneuter künftiger Bedrohung „müßten notwendigerweise die Industrien an der Ruhr und Saar außer Betrieb gesetzt, stillgelegt werden. ... Dieses Programm sieht vor, daß Deutschland in ein vorwiegend landwirtschaftliches und viehwirtschaftliches Land verwandelt werde. Darüber befanden sich der Präsident (der USA) und der Prime Minister (von Großbritannien) im Einverständnis.“¹⁵⁾

Indessen begnügte sich die amerikanische Politik nicht mit der Entmachtung Deutschlands, wie diese durch das Quebec-Abkommen ins Auge gefaßt worden war. Die Politik des „Unconditional Surrender“ sollte mit anderen Mitteln fortgesetzt werden: „So und nicht anders ist der Sinn von JCS 1067/6, der logischen Folge von Quebec, zu deuten.“¹⁶⁾

¹⁰⁾ Vom September 1944.

¹¹⁾ H. Morgenthau Jr., *Germany is our Problem*, New York 1945.

¹²⁾ G. Stolper, a. a. O., S. 30.

¹³⁾ Joint Chiefs of Staff.

¹⁴⁾ G. Stolper, a. a. O., S. 309—329.

¹⁵⁾ G. Stolper, a. a. O., S. 30. Vgl. hierzu S. 30 ff. Hier findet sich ein knappes, aber präzises Bild der dem Konzept von Quebec zugrundeliegenden Vorstellungen. Diese richten sich sämtlich auf vollständige wirtschaftliche Lahmlegung Deutschlands, ohne der sich hieraus für Deutschland und Europa ergebenden verhängnisreichen Folgen auf industriellem und wirtschaftlichem Gebiet Rechnung zu tragen.

¹⁶⁾ Ders., a. a. O., S. 34.

In Fortsetzung des Geistes von Quebec sehen die Bestimmungen des wirtschaftlichen Teiles unter II/16 u. a. vor:¹⁷⁾ Im Hinblick auf die Paragraphen I/IV und I/V, die sich mit der Abrüstung und der wirtschaftlichen Kontrolle Deutschlands befassen, wird der dortige amerikanische Militärgouverneur angewiesen: „Außer soweit es nötig ist, um diese Ziele zu erreichen, werden sie keine Maßnahmen ergreifen, die a) die wirtschaftliche Wiederaufrichtung Deutschlands oder b) die Aufrechterhaltung oder Stärkung der deutschen Wirtschaft zum Ziele haben.“

Unter diesen Auspizien regierten die anglo-amerikanischen Besatzungsmächte fast zwei volle Jahre, bis sich ein erstes schlüssiges Zeichen der Änderung der Politik gegenüber Deutschland erkennen ließ: Am 6. 9. 1946 hielt James F. BYRNES seine berühmt gewordene Stuttgarter Rede. In ihr stellte er sich in deutlichen Gegensatz zu den Forderungen MORGENTHAUS und umschrieb die Bedeutung der deutschen Industrie schon viel positiver:¹⁸⁾ „Never again must those resources (die der Ruhr) be used for destructive purposes. They must be used to rebuild a free, peaceful Germany and a free, peaceful Europe.“

Seinen Niederschlag fand dieser Wandel in der Folgezeit in der am 15. 7. 1947 erlassenen Direktive. Diese tritt an die Stelle von JCS 1067/6. Zusammen mit dieser als „Neue Direktive“ bezeichneten Anordnung geht das „Zweizonen-Abkommen zwischen den Vereinigten Staaten und dem Vereinigten Königreich“ an die Beseitigung der ärgsten Sinnlosigkeiten des Produktionsplanes von 1946. Ihre Gestalt erhalten diese Maßnahmen durch die Marshall-Rede vom 5. 6. 1947.

Der Inhalt dieser „Neuen Direktive für die Militärregierung in Deutschland . . .“¹⁹⁾ stellt einen bedeutsamen Fortschritt hinsichtlich der wirtschaftspolitischen Behandlung Deutschlands dar. Im Vergleich zu den Memoranden der Jahre 1944 und 1945 ist der Tenor der „Neuen Direktive“²⁰⁾ durchaus wohlwollend: „a) Ihre Regierung (die amerikanische resp. britische) wünscht (sinngemäß wäre hier ‚zwar‘ zu ergänzen) auch weiterhin, daß die Grundsätze des POTSDAMER Abkommens²¹⁾ in Bezug auf Reparationen und in-

¹⁷⁾ Ders., a. a. O., S. 318.

¹⁸⁾ J. F. Byrnes, American Policy on Germany, Stuttgart 6.9.1946, in: International Conciliation, New York, October 1946, No. 424, S. 479. Vgl. hierzu Department of State Bulletin, Vol. XV, No. 376, Sept. 15, 1946.

¹⁹⁾ G. Stolper, a. a. O., S. 348—361.

²⁰⁾ Ders., a. a. O., S. 353.

²¹⁾ Ders., a. a. O., S. 300—308: Hier findet sich u. a. der sogenannte Erste Industrieplan („Plan für Reparationen und den Nachkriegsstandard der deutschen Wirtschaft entsprechend den Beschlüssen der Berliner Konferenz vom 28. 3. 1946“), der erstmalig das Prinzip vollkommener Lahmlegung der deutschen Industrie durchbricht. Englisch: „Level-of-Industry-Plan“.

dustrielle Abrüstung erfüllt werden. b) Ihre Regierung glaubt, daß durch die Festlegung des Industrie-Niveaus, auf das man sich schließlich geeinigt hat, zwar die übermäßige Industriekapazität Deutschlands, die für Kriegszwecke Verwendung fand, eliminiert, nicht aber eine dauernde Beschränkung der deutschen Industriekapazität erreicht werden soll. Dem deutschen Volk soll nicht das Recht abgesprochen werden, nach der Periode der Reparationen seine Hilfsquellen zu entwickeln, um einen höheren Lebensstandard zu erreichen, vorausgesetzt, daß dadurch nicht die Gefahr einer Wiederaufrüstung entsteht.“

Dieser Zweite Industrieplan²²⁾ stellt auf der einen Seite im Vergleich zum Ersten Industrieplan und zum Potsdamer Abkommen — wie gesagt — fraglos einen Fortschritt dar, setzt er doch beispielsweise die Stahlkapazität von 5,8 Millionen to²³⁾ für seinerzeit in ganz Deutschland auf 10,7 Millionen to²³⁾, also auf fast das Doppelte herauf, bezogen auf die damalige Bizone²⁴⁾ allein. Andererseits aber war mit dem Zweiten Industrieplan das umfangreiche Demontageprogramm für die drei Westzonen gekoppelt, was gewiß dazu angetan war, einen Teil der zugebilligten Vergünstigungen zu entwerten. Hiernach sollten in den drei Westzonen²⁵⁾ 918 Betriebe²⁶⁾ demontiert werden. Diese Zahl wurde unterteilt in die beiden Kategorien „Kriegsbetriebe“ und „Überflüssige Betriebe“. ²⁷⁾ Daraus ergab sich dann für die drei Zonen das folgende Bild:²⁸⁾

	U. S. Zone	Britische Zone	Französische Zone
Insgesamt	186	496	236
Kriegsbetriebe	104	198	36
Überflüssige Betriebe	82	298	200

Wäre dieses Programm tatsächlich durchgeführt worden, so hätte — abgesehen von der teilweise sehr starken Kriegszerstörung — die Struktur der westdeutschen Industrie in ihrer Basis erschüttert werden müssen. Dies zeigt die folgende Zusammenstellung, in der eine Aufteilung der „Überflüssigen

²²⁾ Amtliche Bezeichnung: „Revidierter Industrieplan für das Industrieniveau der britischen und amerikanischen Zone Deutschlands vom 26. 8. 1947.“

²³⁾ F. Baade, Die Wandlung der amerikanischen Wirtschaftspolitik gegenüber Deutschland, in: Wirtschaftsdienst, Hamburg 1949, Jg. 29, Heft 2, S. 10.

²⁴⁾ Amerikanische und Britische Besatzungszone.

²⁵⁾ Bizone und Französische Zone.

²⁶⁾ F. Baade, a. a. O., S. 10.

²⁷⁾ Diese Betriebe wurden von den alliierten Behörden als über die von Westdeutschland benötigte Industriekapazität hinausgehend angesehen und daher als unnötige und überflüssige Betriebe auf die Demontageliste gesetzt.

²⁸⁾ F. Baade, a. a. O., S. 11.

Betriebe“ der amerikanischen und britischen Zone auf die wichtigsten Industriegruppen vorgenommen wurde:

Industriegruppen ²⁹⁾	Amerikanische Zone	Englische Zone
1. Stahlerzeugende Betriebe	5	49
2. Walzwerke	—	31
3. Röhrenwerke	—	53
4. Betriebe zur Herstellung von Straßenbaumaschinen	—	14
5. Betriebe zur Erzeugung von Bergbauausrüstungen	—	47
6. Betriebe zur Erzeugung von wichtigen Exportgütern	49	90
Insgesamt	54	284

Dieses Programm für die Demontage wurde zunächst als unwiderruflich bezeichnet. Es ist jedoch ausdauerndem Einsatz in Deutschland, aber auch auf amerikanischer Seite³⁰⁾ selbst zu danken, daß auf Grund eines Zusatzes zum Marshallplan-Grundgesetz (§ 115 f.)³¹⁾ eine Revision der Demontageliste vorgenommen wurde: „Der Administrator (des Marshallplanes — Anm. d. Verf.) hat den Außenminister zu ersuchen, die Zustimmung der in Betracht kommenden Staaten dafür einzuholen, daß Betriebsanlagen, die zur Demontage für Reparationen aus den drei Westzonen Deutschlands bestimmt sind, in Deutschland belassen werden, wenn dies besonders wirkungsvoll den Zielen des europäischen Wiederaufbauprogrammes dienen würde.“³¹⁾

Eine Reihe von Kommissionen befaßte sich auf Grund dieses Zusatzparagraphen mit dem Umfang der zu demontierenden Betriebe. Als wichtigste ist die Untersuchung unter der Leitung des amerikanischen Senators HUMPHREY³²⁾ zu nennen, die von den 381 ihr zur Nachprüfung überwiesenen Betriebe 167 zur Belassung in Deutschland empfahl. Von diesen 167 Betrieben wurden dann im Endergebnis nochmals 17 auf Grund eng-

²⁹⁾ F. Baade, a. a. O., S. 11.

³⁰⁾ Ch. Emmet & F. Baade, *Destruction at Our Expense (How Dismantling Factories in Germany Helps Inflation in the United States and Sabotages the Marshall Plan)*, New York 1948.

³¹⁾ Das Auslandshilfegesetz von 1948 (Foreign Assistance Act of 1948), in der abgeänderten Fassung v. 19. 4. 1949, ECA, Office of the Special Mission to Germany, Frankfurt, 1949, S. 34.

³²⁾ (Humphrey-Report), Report on Plant Scheduled for Removal from the Three Western Zones of Germany. ECA, Industrial Advisory Comitee, Chairman George M. Humphrey. Washington, January 1949.

lischer und französischer Forderungen abgezogen, so daß 150 Betriebe endgültig in Deutschland verbleiben konnten.

War hiermit auch ein bedeutsamer Schritt auf dem Wege zu einer grundsätzlichen Umkehr in der anglo-amerikanischen Deutschland-Politik vollzogen worden, und fiel diese erste Revision auch zeitlich mit der Inauguration des Marshallplanes zusammen, so konnte angesichts der Tatsache, daß mit Deutschland ja nur ein Waffenstillstandsabkommen bestand, an eine simultane Aufnahme Deutschlands in den Marshallplan im Verein mit den übrigen Teilnehmerstaaten noch nicht gedacht werden.³³⁾ Dies wäre im damaligen Zeitpunkt schon aus psychologischen Erwägungen im Hinblick auf die öffentliche Meinung in den Siegerstaaten ausgeschlossen gewesen.

Es wäre deshalb in diesem Zusammenhang die Entstehungsgeschichte des Marshallplanes und daran anschließend die Entwicklung, die zur Aufnahme Westdeutschlands führte, von großem Interesse. Doch müssen wir uns hier damit begnügen, lediglich auf die Hauptpunkte dieser Entwicklung hinzuweisen, die in kurzer Zusammenfassung im Anmerkungsteil³⁴⁾ zu dieser Arbeit zu finden sind.

2. Kapitel: Die Ausgangslage Westdeutschlands

A. Zonentrennung und Bevölkerungsstruktur

Die wirtschaftliche Lage Nachkriegsdeutschlands wird gekennzeichnet durch die Aufteilung des Landes in die Zonen der vier Besatzungsmächte und durch die Abtrennung ³⁵⁾³⁶⁾ des breiten Landstreifens östlich der Oder, der der Verwaltung Polens unterstellt wurde. Damit verlor Deutschland als Ganzes seine umfangreichen landwirtschaftlichen Überschußgebiete, deren Produktion an landwirtschaftlichen Gütern bis dahin den wesentlichen Teil des Ernährungsbedarfs Westdeutschlands bestritten hatte.

Die Bedeutung dieses Sachverhaltes wird besonders augenfällig, wenn man sich die folgenden Zahlen vergegenwärtigt:³⁷⁾

³³⁾ Vgl. hierzu „Die deutsche Frage“, in: Europa-Archiv, Dezember 1948, S. 1716 f.

³⁴⁾ Siehe Anmerkung 1 im Abschnitt „Anmerkungen“.

³⁵⁾ Generalsekretariat der Deutschen Europa-Akademie, Die deutsche Wirtschaft und der Marshallplan, Mannheim 1949, S. 15: Das Gebiet östlich der Oder-Neiße-Linie, das heute von Polen verwaltet wird, umfaßt 119 000 qkm. (Das Deutschland des Vertrages von Versailles umfaßte ca. 469 000 qkm, einschließlich des Gebietes der heutigen Sowjetzone mit 107 000 qkm).

³⁶⁾ Vgl. Bundesministerium für gesamtdeutsche Fragen, Bonner Berichte aus Mittel- und Ostdeutschland, Die Landwirtschaft in der Sowjetischen Besatzungszone, von M. Kramer, Bonn 1953.

³⁷⁾ Report of the American Military Governor, Economic Data on Potsdam Germany, September 1947, S. 8.

	Gebiet in je 1000 qkm	Anteil am gesam- ten Vorkriegs- Deutschland in %	Anbaufähiges Land in je 1000 qkm	Anteil d. anbau- fähigen Landes am Gesamtgebiet in %
Gesamtes Vorkriegs- Deutschland	469	100,0	194	—
Abgetrennte Gebiete	111	23,8	55	28,4
Gesamtdeutschland nach Potsdam	358	76,2	139	71,6

Die abgetrennten Gebiete produzierten vor dem Kriege ca. 26 %³⁸⁾ des Brotgetreides und über 20 %³⁸⁾ des deutschen Viehbestandes. Zu keinem Zeitpunkt war Deutschland mehr als zu 75 %³⁸⁾ autark, selbst nicht im Jahre 1939, als es noch die jetzt abgetrennten Gebiete besaß und zudem die Einfuhr landwirtschaftlicher Güter zu drosseln versuchte. Nach dem Verlust dieser Gebiete war die Ernährungsbasis derartig eingeschränkt, daß nur umfangreiche Einfuhren hätten Abhilfe leisten können. Dieser Ausweg war hingegen sowohl für das gesamte Potsdam-Deutschland als auch für Westdeutschland verstellt, da der deutsche Außenhandel völlig paralysiert war.

Noch folgenschwerer wurde dieser Tatbestand für Westdeutschland dadurch, daß es sich im Gegensatz zum Osten vornehmlich aus Industriegebieten zusammensetzt. Infolge der Aufteilung war Westdeutschland im Gegensatz zur sowjetischen Zone, deren landwirtschaftliches Potential³⁹⁾ annähernd zur Deckung des eigenen Lebensmittelbedarfes ausreicht, im Verhältnis zur Vorkriegszeit zu einem noch intensiveren Güteraustausch mit dem Ausland gezwungen, um die nunmehr notwendigen vermehrten Nahrungsmittelerzeugnisse durch entsprechend vermehrte Ausfuhren kompensieren zu können. Noch deutlicher wird dies, wenn man beachtet, daß z. B. auf die Bizone⁴⁰⁾ der Vorkriegszeit 40 %⁴¹⁾ der einheimischen deutschen Lebensmittelerzeugung und 30 %⁴¹⁾ des Gesamt-Lebensmittelverbrauches sowie 60 %⁴¹⁾ der Gesamtbevölkerung Deutschlands entfielen. Sollte Westdeutschland nicht der Auszehrung anheimfallen, so hätte dies bei einer Eigenerzeugung von lediglich 50 %⁴¹⁾ allein durch eine Einfuhr von ebenfalls 50 %⁴¹⁾ verhindert werden können.

Beunruhigend verstärkt wurde die Ernährungsnot durch die gewaltige Bevölkerungsverschiebung, die zu auch heute noch nicht gelösten Problemen

³⁸⁾ Report of the American Military Governor, Economic Data on Potsdam Germany, September 1947, S. 8.

³⁹⁾ Der in Vorkriegszeiten vorhanden gewesene Lebensmittelüberschuß in Höhe von 30 % der Gesamterzeugung des deutschen Ostens strömte in den Westen Deutschlands.

⁴⁰⁾ Siehe Fußnote 24 S. 12.

⁴¹⁾ Wirtschaftsstatistik der deutschen Besatzungszonen, Oberursel 1948, S. 61.

geführt hat. Durch das Einströmen von Flüchtlingen aus der sowjetischen Zone und von aus Ostgebieten Vertriebenen setzte eine Überfüllung Westdeutschlands ein, die in einer nochmaligen Verengung der Ernährungsbasis und des durch die Kriegszerstörungen ohnedies erheblich geschmälernten Wohnraumes gipfelte.

Von der amerikanischen Militärregierung in Deutschland⁴²⁾ wurde die Wanderungsbewegung mit folgenden Zahlen belegt:

**Zu- oder Abnahme der Bevölkerung in den vier Besatzungszonen
und Berlin von 1939 bis 1946**

	Ansässige Bevölkerung am 17. 5. 1939	Ansässige Bevölkerung am 29. 10. 1946	Zu- (1939) oder Abnahme (1946) in absol. Zahlen	Zu- (1939) oder Abnahme (1946) in %
Britische Zone	19 788 300	22 303 042	+ 2 514 342	+ 12,7
Französische Zone	6 209 000	5 939 807	— 269 193	— 4,3
Sowjetische Zone	15 225 900	17 313 581	+ 2 087 681	+ 13,7
Amerikan. Zone	14 253 200	17 174 367	+ 2 916 167	+ 20,5
Berlin	4 338 800	3 180 383	— 1 158 417	— 26,4
	59 820 200	65 911 180	+ 6 090 980	+ 10,2

Aus dieser Tabelle wird ersichtlich, wie durch den Zustrom von Flüchtlingen und Ostvertriebenen Deutschland als Ganzes und Westdeutschland im Besonderen in die Rubrik der am dichtesten bevölkerten Länder Europas hineinrückte:

Versailles-Deutschland ⁴³⁾ 1939	168 Einwohner per qkm
Potsdam-Deutschland ⁴³⁾ seit 1945	185 Einwohner per qkm
Westdeutschland ⁴⁴⁾ 1949	200 Einwohner per qkm

Durch den ohnehin schon sehr fühlbar dezimierten Wohnraum gestaltete sich die Aufnahme der in den Westen strömenden Menschen⁴⁵⁾ außerordentlich schwierig, da Mittel zur Beschaffung neuen Wohnraums nicht vorhanden und der bestehende bereits überbelegt war. Vor dem Zweiten Weltkrieg gab es im Gebiet der drei Westzonen ca. 10 Millionen Wohnungen.⁴⁶⁾ Von

⁴²⁾ Office Military Government for Germany, The Population of Germany, 1947, S. 4 ff.

⁴³⁾ E. McSweeney, Amerikanische Wohlfahrtshilfe 1945–1950, Freiburg/Br., 1950, S. 46 f.

Außerdem: Office Military Government for Germany, a. a. O., S. 6.

⁴⁴⁾ Generalsekretariat der deutschen Europa-Akademie, a. a. O., S. 18.

⁴⁵⁾ Vgl. hierzu E. McSweeney, a. a. O., S. 24: 5 bis 10 Millionen deutsche Flüchtlinge aus ehemals deutschen oder früher von Deutschen bewohnten Gebieten kamen in den Westen Deutschlands. (1946 befand sich die Bevölkerung in einer derartig starken Fluktuation, daß die Flüchtlingszahlen zwischen 5 und 10 Millionen schwankten).

diesen wurden 1,7 Millionen völlig zerstört und 2,7 Millionen mehr oder weniger stark beschädigt.⁴⁶⁾ Somit erlitten mehr als 40 % des Totals der Wohnungen Beschädigungen.⁴⁷⁾

B. Der Stand der industriellen Produktion

Die im vorhergehenden Kapitel gezeigte Problematik auf dem Gebiet der landwirtschaftlichen Versorgung und der Übervölkerung stellte für die westdeutsche Wirtschaft, deren Leistungsfähigkeit bereits durch die Kriegs- und Kriegsfolgeschäden erheblich gemindert worden war, eine schwere zusätzliche Belastung dar. Das Aufspalten des deutschen Gebietes in Zonen und die unkoordinierte Wirtschaftspolitik der Besatzungsmächte hatten das wirtschaftliche Gleichgewicht Deutschlands zerstört. Darüber hinaus waren als Folge von Produktionsverböten, Rohstoffknappheit, Mangel an Facharbeitern, von Demontagen und der Devastierung des Verkehrswesens, um nur einige der Störfaktoren zu nennen, die internen Wirtschaftsverhältnisse der einzelnen Zonen zerrissen. Endlich waren Millionen von Ausgewiesenen und Flüchtlingen ohne Arbeitsplätze und fast ohne jegliche persönliche Habe. Gesteigert wurde die Wirkung aller dieser Faktoren durch den enormen Geldüberhang, der die Rentabilitätsrechnung der Wirtschaft stark beeinträchtigte und einen großen Teil der Bevölkerung den Arbeitswillen nahm. So wurde der zweckvolle Austausch von Gütern und Leistungen verhindert und der Wirtschaftsmechanismus war der vollständigen Lähmung nahe.

Alle jene Faktoren führten neben großen Stockungen in Produktion, Verteilung und Versorgung, und ganz abgesehen von der Gewaltsamkeit und Plötzlichkeit der gesamten Entwicklung zu einer fundamentalen Störung der Arbeitsteilung, wozu als weitere Belastung die nicht zu kontrollierende Funktion der irregulären Märkte trat: Die Verringerung des Sozialproduktes ging mit materieller Qualitätsverschlechterung Hand in Hand und als äußerer Ausdruck dieser Erschütterungen wurden Industriezentren und Großstädte zu Brennpunkten des Elends.

⁴⁶⁾ Frankfurter Hefte, August 1949, Nr. 8, S. 686 ff. Vgl. hierzu Deutschland-Jahrbuch 1948, Kapitel XXXIV, Wohnraum und Stadtbau, West-Verlag, Essen 1949.

⁴⁷⁾ Welche Belastung das Wohnraumproblem tatsächlich darstellte, wird besonders deutlich, wenn man die diesbezügliche Zahlenrelation für die Britische Zone ansieht (nach Giel, im Auftrage des Wirtschaftsrates des Vereinigten Wirtschaftsgebietes/Bizone, Die Wirtschaftslage im Vereinigten Wirtschaftsgebiet, Frankfurt, Dezember 1947, S. 154):

1939 entfielen auf 19,7 Millionen Einwohner

5,7 Millionen Haushaltungen bei 5,5 Millionen Wohnungen.

1946 entfielen auf 22,4 Millionen Einwohner

6,9 Millionen Haushaltungen und 4,3 Millionen Wohnungen.

Solch tiefgreifende strukturelle Umwälzungen konnten nur zu krasser Senkung des Lebensstandards führen und zwar um 65 % bis zum Jahre 1946 bei einer Vergleichszahl von 100 für das Jahr 1938. Es erübrigt sich, an dieser Stelle auf die Vernichtung ideeller Werte hinzuweisen, die neben der Zerstörung materieller Güter einherlief.

Innerhalb des Gesamtbildes der westdeutschen Wirtschaft der Jahre 1945 bis 1948 nimmt der Bereich der industriellen Produktion eine zentrale Stellung ein. Durch Kriegs- und Nachkriegsereignisse war das Gleichgewicht der Produktionsfaktoren einer so differenzierten und arbeitsteiligen Wirtschaft wie der westdeutschen völlig gestört. Diese Desintegration erhielt ihren besonderen Akzent noch dadurch, daß die Schlüsselindustrien durch Luftkrieg und Demontagen in verschiedenem Ausmaß in Mitleidenschaft gezogen wurden. Außerdem ergab sich eine Reihe weiterer Gleichgewichtsstörungen: So war zufolge der umfangreichen Wanderungen der Bevölkerung, die zur Überflutung westdeutscher Gebiete führte, eine Verlagerung des Produktionsfaktors Arbeit nicht möglich: Es entstand eine Inkongruenz zwischen Arbeitsplatz und Wohnraum, da die Flüchtlinge und Vertriebenen vornehmlich landwirtschaftliche Gegenden aufsuchten, wo noch am ehesten Aussicht auf Unterbringung bestand, während der Transfer von Arbeitskräften in Industriegebiete an dem hier besonders ausgeprägten Wohnraum-mangel scheiterte.

Das Resultat war, daß die Produktion auf einem Tiefstand anlangte, bei dem nicht einmal mehr ein „Gleichgewicht des Mangels“⁴⁸⁾ hergestellt werden konnte.

Ursächlich für einen derartigen Tiefstand waren **a l l g e m e i n g e s p r o c h e n**: Unzureichende Ernährung, Fehlen einer funktionierenden Nahrungsordnung, produktionshemmende Steuergesetze, Zonentrennung und Abschnürung Deutschlands vom Weltmarkt, Rohstoffexportverpflichtungen an das Ausland und Erschöpfung der Lager während der Kriegs- und Nachkriegszeit. Außerhalb der reinen Wirtschaftsfaktoren trugen fehlende Vollmachten deutscher Verwaltungsstellen und das Unsicherheitsgefühl im Hinblick auf die Möglichkeit weiterer Demontagen mit deren unübersehbaren Auswirkungen zur Lähmung der Produktion bei.

Im **E i n z e l n e n** empfiehlt es sich, bei einer eingehenderen Analyse der Faktoren, die für den Niedergang des Produktionsvolumens verantwortlich zu machen sind, nach folgenden Gesichtspunkten zu unterscheiden:

Auf der **U n t e r n e h m e r s e i t e** mußten wertvolle Kräfte in unfruchtbarer Weise eingesetzt werden, während zugleich die eigene Initiative des Unternehmers künstlich gedrosselt war. Denn es fehlten Roh- und Hilfs-

⁴⁸⁾ Giel, a. a. O., S. 93.

stoffe, Maschinen versagten infolge Verschleißes des Produktionsapparates, der nicht erneuert werden konnte, oder die Energieversorgung konnte nur unregelmäßig oder gar nicht aufrechterhalten werden. Eine Produktionssteigerung erschien daher unrealisierbar, es mußte die Substanz angegriffen werden, und so bildete sich eine „unheimliche Progression des Negativen; weil nicht genügend produziert wird, wird immer weniger produziert.“⁴⁹⁾ Verschärft wurde dieser Zustand durch eine ausgesprochen destruktive Steuergesetzgebung, die jeden Verdienst, „der über einen relativ geringen Betrag hinausgeht, unter die Strafe des so gut wie völligen Entzuges“⁵⁰⁾ stellte. Damit entfiel jeder Anreiz zu Mehrarbeit, d. h. zu Mehrproduktion und rationeller Betriebsführung. Auf dieser Basis war die Kapitalbildung für die dringend notwendigen Wiederaufbau- und Anpassungsinvestitionen praktisch völlig ausgeschlossen.

Und nun die Ergänzung von der Arbeitsseite her: Maßgebend war hier in erster Linie das Absinken der Leistung pro Kopf und Arbeitsstunde, das infolge der beträchtlichen Ausfälle eine Minderung der Stundenleistung, wo diese nicht durch die Maschine bestimmt ist, um mehr als 50%⁵¹⁾ ausmachte. Hierzu stellte der DEUTSCHE GEWERKSCHAFTSBUND (DGB) in einem viel beachteten Gutachten⁵¹⁾ fest:

„Der Arbeitsaufwand von 1 Stunde für 1 qm Mauerwerk wurde früher von 1 Handlanger und 2 Maurern bestritten, während heute (1947 — Anm. d. Verf.) für die gleiche Arbeit 6 Maurer und 12 Handlanger nötig sind.“

An dem Sinken der Stundenleistung hatten Feierschichten, innerbetrieblich bedingte Ausfälle, die infolge ungünstiger Daseinsbedingungen⁵²⁾ ⁵³⁾ allgemein verminderte Arbeitsfähigkeit, ja, nicht selten auch mangelnder Arbeitswille Anteil.

Darüber hinaus litt das Leistungsvermögen der Bevölkerung unter der Veränderung der Alters- und Geschlechtsstruktur als Folge der großen Kriegsverluste. Hinzu kam die erhöhte Unfallgefahr infolge mangelhafter Schutzeinrichtungen und unvollkommen reparierter Maschinen.

Wir fassen zusammen:

Kriegsschäden, Abtrennung ganzer Wirtschaftsgebiete mit bedeutenden Schlüsselindustrien und umfangreiche Demontagen rissen gewaltsame Lücken und verursachten so die schwerwiegenden Disproportionen, wie sie im vorhergehenden geschildert wurden. Dazu trat neben die Erschütterun-

⁴⁹⁾ Giel, a. a. O., S. 95.

⁵⁰⁾ Ibidem.

⁵¹⁾ Ders., a. a. O., S. 94.

⁵²⁾ Vgl. hierzu: V. Gollancz, In Darkest Germany, London 1947.

⁵³⁾ Zu der hiermit in enger Verbindung stehenden sozialen Lage sei auf Anm. 3 verwiesen.

gen auf der Unternehmer- und Arbeitsseite zufolge jahrelanger Unterbrechungen der Handelsbeziehungen der Verlust zahlreicher Auslandsmärkte. Dies hätte auch im günstigsten Falle der Wiederherstellung der Exportindustrie ein ausreichendes Exportvolumen zunächst verunmöglicht.

Für die Gesamtproduktion des Vereinigten Wirtschaftsgebietes (Bizone) ergab sich folgende Bilanz: Die industrielle Produktion betrug, verglichen mit dem Jahre 1936, lediglich ein Drittel.⁵⁴⁾ Für August 1947⁵⁵⁾ wird die Industrieproduktion mengenmäßig mit 42 % des Produktionsvolumens von 1936 angegeben, wobei sich für den gleichen Zeitabschnitt für das nördliche Gebiet Westdeutschlands 36 % und für das südliche Gebiet 53 % des Volumens von 1936 errechnen lassen.

Dieser entmutigende Tatbestand wird durch folgende Zahlen eindeutig belegt:

Eisenversorgung:⁵⁶⁾

	Altreich 1936	Bizone 1947
Jahreserzeugung an Rohstahl	20 Mill. to	2,5 Mill. to
		0,2 „ „ per Monat.

Aus einer solchen Produktion war für das Vereinigte Wirtschaftsgebiet höchstens der sechste Teil der Normalversorgung an Eisen zu befriedigen. Sehen wir hier nur auf eine der Konsequenzen: Erhielt die Deutsche Bundesbahn⁵⁷⁾ noch mitten im Kriege — bezogen auf das spätere Vereinigte Wirtschaftsgebiet — per Quartal 350 000 to Eisen und Stahl, so sank die Versorgung für das Jahr 1947 auf bloß 70 000 to per Quartal, obgleich die Vordringlichkeit ihrer Reparaturansprüche unbestritten blieb.

Zur Deckung des privaten Verbrauches⁵⁸⁾ standen für eine Bevölkerung von 40 Millionen, die sich fast zur Hälfte aus Ausgebombten und Flüchtlingen zusammensetzte, nur 8 000 to Stahl per Quartal zur Verfügung. In Vorkriegszeiten wurde eine solche Menge von einer größeren Stadt allein benötigt.

In diesem Zusammenhang muß noch auf die Gründe für das Absinken der Versorgung mit industriellen Konsumgütern hingewiesen werden. Hierfür waren die Übervölkerung der Westzonen, die gesunkene Produktivität und die „schwarzen Märkte“, die einen wesentlichen Teil der noch vorhandenen Konsumgüter der Bewirtschaftung entzogen, verantwortlich. Zudem war ein großer Teil des zur Verfügung stehenden Angebotes dem bevorzugten

⁵⁴⁾ Giel, a. a. O., S. 95.

⁵⁵⁾ Ders., a. a. O., S. 66.

⁵⁶⁾ Giel, a. a. O., S. 97.

⁵⁷⁾ Ibidem.

⁵⁸⁾ Ibidem.

Verbraucher (Bergbau u. a.) vorbehalten. So wurde der Bergbau bevorzugt mit Arbeitskleidung und Arbeitsschuhen beliefert.

Unter solchen Verhältnissen reichte die industrielle Produktion gerade aus, um die Ernährungswirtschaft, die öffentlichen Versorgungsbetriebe und die Verkehrswirtschaft am Leben zu erhalten: Es ging eben einfach um die Erhaltung der Substanz, wofür die Grundstoff- und Fertigindustrien gerade genug erzeugen konnten. Darüber hinaus gab es keine nennenswerte Erzeugung von Investitions- und Konsumgütern.

Wie konnte Abhilfe geschaffen werden? Im Nachstehenden soll die Quintessenz von Maßnahmen wiedergegeben werden, deren Dringlichkeit zur Behebung der deutschen Wirtschaftsnot seinerzeit von maßgebenden Wirtschaftsinstanzen anerkannt wurde.

So sollten zur Wiederherstellung der Arbeitskraft mindestens 2000 Kalorien pro Tag für den Normalverbraucher bereitgestellt werden. Zur Beschaffung von Produktionsmitteln und Rohstoffen für die Industrie wurden kreditierte Importe gefordert, um die Herstellung dringlicher Investitionsgüter zu ermöglichen. Weiter wurde die Bereitstellung eines Überbrückungsquantums an bestimmten Konsumgütern empfohlen, um die Arbeitsfähigkeit und den Arbeitswillen der am Produktionsprozess Beteiligten zu normalisieren. Zur Inangasetzung der westdeutschen Industrie wurde außerdem für die Dauer der Anfangsphase eine gewisse Entlastung von den Kohleexportverpflichtungen vorgeschlagen. Endlich sollte gemeinsam mit der Beseitigung des Liquiditätsüberhangs eine Reform der Steuergesetzgebung vorgenommen werden, um den Arbeits- und Sparwillen der Bevölkerung anzuregen.

Aber selbst, wenn es gelungen wäre, alle diese Maßnahmen gesamthaft, d. h. in ihrem notwendigen wechselseitigen Zusammenhang durchzuführen, wäre damit allein die allgemeine Lage noch nicht zu sanieren gewesen. Vielmehr war eine wirksame Verbesserung bei dem damaligen Stand der Dinge nur möglich unter der Voraussetzung einer Änderung des wirtschaftspolitischen Verhaltens der Besatzungsmächte Hand in Hand mit einer wirkungsvollen materiellen Hilfeleistung durch das Ausland.

Wie weit und in welchem Umfang aus der Erforderlichkeit zu ausgedehnter Unterstützung, die sich aus der Zerstörung durch den Krieg, den Verlust an bewohnbarem und anbaufähigem Land, der Entwurzelung von Millionen Menschen ergab, die Konsequenz gezogen wurde, soll in den folgenden Kapiteln gezeigt werden.

3. Kapitel: Das Volumen der Hilfe für Westdeutschland

A. Die Vor-ERP-Hilfe

Denken wir an all die Tatsachen, die im Vorstehenden angeführt wurden, so erübrigt sich fast der Hinweis, daß eine ungeheuer zu nennende Anstrengung nötig war, um auch nur eine fühlbare Annäherung an den Normalzustand zu erreichen. Angesichts der Situation der Jahre 1945 bis 1947 mußte bald die Unmöglichkeit eingesehen werden, für Westdeutschland aus eigener Kraft und mit eigenen Mitteln das Fundament für den Wiederaufbau zu schaffen. Man war auf großzügige Unterstützung von außen schlechterdings angewiesen. Die USA erkannten die Notwendigkeit einer solchen Unterstützung - es wurde früher bereits darauf hingewiesen -, und so entstand die Idee des Europäischen Wiederaufbauprogrammes, wie sie vom amerikanischen Außenminister MARSHALL gültig ausgesprochen und daraufhin in das „Auslandshilfegesetz von 1948“ übernommen wurde. Es heißt dort u. a.:⁵⁹⁾ „... durch Gewährung materieller und finanzieller Unterstützung an die Teilnehmerstaaten, diese in die Lage zu versetzen, durch ihre eigenen und durch ihre gemeinsamen Anstrengungen innerhalb der Laufdauer des Marshallplanes von außerordentlichen wirtschaftlichen Auslandsunterstützungen unabhängig zu werden.“ Dieses Ziel galt auch für Westdeutschland.

Die gesamte amerikanische Nachkriegshilfe teilt sich sachlich und zeitlich in mehrere Kategorien.

Schon sehr bald nach Beendigung des Zweiten Weltkrieges waren die amerikanische und die britische Regierung dahin übereingekommen, daß „zur Verhinderung von Unruhen und Seuchen“⁶⁰⁾ in den von ihnen besetzten Zonen Maßnahmen zu ergreifen wären. Auf Grund der dort bestehenden Ernährungs- und Gesundheitssituation⁶¹⁾ entschloß man sich zu umfangreichen Sachlieferungen nach Westdeutschland. Diese Lieferungen erfolgten zunächst auf reiner Geschenkbasis, da Westdeutschland ja nicht in der Lage war, die für sein Weiterbestehen dringenden Einfuhren in bar

⁵⁹⁾ Vgl. ECA-Mission für Deutschland, Das Auslandshilfegesetz von 1948, Frankfurt 1949.

⁶⁰⁾ Bundesminister für den Marshallplan, Wiederaufbau im Zeichen des Marshallplanes, Bonn 1953, S. 19.

⁶¹⁾ Vgl. V. Gollancz, a. a. O.

zu bezahlen, oder durch eigene Exporte zu kompensieren. Es ging tatsächlich in allererster Linie um die bloße Weiterexistenz der Bevölkerung. An einen Wiederaufbau war in diesem Augenblick noch nicht zu denken.

Diesem Sachverhalt entspricht denn auch die Zusammensetzung der ersten Kategorie dringlicher Einfuhren in Höhe von 200 Millionen Dollar,⁶²⁾ wie diese innerhalb der sog. „Vor-GARIOA⁶³⁾-Periode“ im ersten Nachkriegsjahr (8. 5. 1945—30. 6. 1946) an Westdeutschland geliefert wurden. Diese Lieferungen bestanden zur Hauptsache aus Nahrungsmitteln, Petroleum-Produkten und Medizinalbedarf.

Die zweite Kategorie von Hilfsleistungen wurde bekannt unter dem Namen des „GARIOA-Programms“, unter welchem in der Periode vom 1. 7. 1946—30. 6. 1950 in Fortführung und Erweiterung der Vor-GARIOA-Periode Waren in Höhe von 1 537 449⁶⁴⁾ Millionen Dollar an die beiden Westzonen geliefert wurden. Diese Gruppe setzte sich folgendermaßen zusammen:

Nahrungsmittel	Dollar 1 175 928 000
Düngemittel und Saaten	„ 104 828 000
Petroleum und Petroleumprodukte	„ 69 800 000
Medikamente	„ 60 000
Transportkosten	„ 186 833 000
TOTAL	Dollar 1 537 449 000 ⁶⁵⁾

Die dritte Etappe, und zwar die für Westdeutschland bedeutsamste, war der eigentliche Marshallplan, der bekannt wurde unter der „ERP-Hilfe“. ⁶⁶⁾ Er setzte ein mit dem 3. 4. 1948. Neben diesem neuen Programm lief die GARIOA-Hilfe einstweilen weiter, bis ihr Restfonds der ECA übertragen wurde.

⁶²⁾ Office of the U. S. High Commissioner for Germany, Report on Germany, Sept. 21, 1949 — July 31, 1952, S. 49.

⁶³⁾ „GARIOA“ — „Government and Relief in Occupied Areas“. Unter diesem Programm wurden in den Jahren 1946 bis 1949 Mittel vom amerikanischen Kongreß bewilligt.

⁶⁴⁾ In dieser Zahl sind nicht inbegriffen 172 344 000 Dollar GARIOA-Mittel, die nach Einsetzen der ECA-Hilfe (ECA-Economic Cooperation Administration: Verteilungsbehörde für die Europa zur Verfügung gestellten Mittel) auf Grund des bilateralen Abkommens vom 15. 12. 1949 der ECA übertragen wurden. Vgl. hierzu: Wiederaufbau im Zeichen des Marshallplanes, Bonn 1953, S. 157.

⁶⁵⁾ Office of the U. S. High Commissioner, a. a. O., S. 50.

⁶⁶⁾ ERP = European Recovery Program / Europäisches Wiederaufbau-Programm.

Die Vor-ERP-Lieferungen⁶⁷⁾ — 1. 7. 1945 bis 30. 6. 1948 In Millionen Dollar

	Total	Zuschüsse	Kredite
Großbritannien	4 763	372	4 391
Frankreich	2 381	444	1 937
Italien	1 205	942	263
Deutschland	1 184	125	1 059
Griechenland	667	556	111
Niederlande	393	48	345
Österreich	341	327	14
Belgien-Luxemburg	235	63	172
Türkei	59	38	21
Norwegen	50	1	49
Dänemark	21	—	21
Triest	15	15	—
Schweiz	2	2	—
Schweden	1	1	—
Spätere ERP-Länder			
zusammen:	rd. 11 400	rd. 3 900	rd. 7 500
Polen	439	365	74
Jugoslawien	299	299	—
Tschechoslowakei	213	183	30
Finnland	103	2	101
Albanien	20	20	—
Ungarn	20	3	17
Spätere Nicht-ERP-Länder			
zusammen:	rd. 1 100	rd. 900	rd. 200
Alle Länder zusammen:	rd. 12 500	rd. 4 800	rd. 7 700

Bevor wir zur Betrachtung der ERP-Mittel gelangen, soll noch einiges gesagt werden über die sehr umfangreiche, nicht-öffentliche und private Hilfe, die in den Jahren 1945 bis 1948 nach Deutschland geflossen war. Fiel sie auch im Vergleich zur Vor-ERP-Hilfe⁶⁸⁾ ihrem Umfang nach nicht so sehr ins Gewicht, so ist doch ihr tatsächlicher materieller Wert in Anbetracht des während dieser Periode in Deutschland bestehenden Ernährungszustandes

⁶⁷⁾ Department of Commerce: Foreign Transactions of the U. S. Government, Washington D. C. 1949, S. A9, A10.

⁶⁸⁾ Die Importe der ersten Etappe wurden amerikanischerseits auch als „Category-A-Imports“ bezeichnet, die dazu bestimmt waren, „disease and unrest“ zu verhindern. Diesen „A-Importen“ standen die „Category-B-Imports“ der zweiten und dritten Etappe gegenüber, die auf die eigentliche wirtschaftliche Selbsterhaltung gerichtet waren. Vgl. Monthly Report of the Control Commission of Germany (British Element), Vol. 2, No. 8, August 1947, Appendix 9.

nicht zu übersehen. Besonders, wenn man sich an die Vergleichszahlen für die Kalorienverteilung in den USA und der amerikanischen Zone Deutschlands hält: Einer täglichen Kalorienmenge von 3200⁶⁹⁾ in den USA im Jahre 1946 standen für die amerikanische Zone im selben Jahre nur 1451⁶⁹⁾ gegenüber, nachdem die entsprechende Zahl für das Jahr 1945 noch mit 2010 angegeben worden war. In der damals hoffnungslosen Lage wurde jedes einzelne Paket, das von draußen kam und Nahrung und Kleidung enthielt, (selbst noch im Jahre 1949 waren 17 %⁷⁰⁾ der Bevölkerung der drei westlichen Zonen ärmlich gekleidet und ungenügend ernährt) als fühlbare Linderung der Not empfunden.

Diese Zuwendungen stammten von Einzelpersonen und Personengruppen, Verbänden der nicht-öffentlichen freien Wohlfahrtspflege, aus den Hilfsfonds der Kirchen und der organisierten Arbeiterschaft. Die Sendungen setzten sich aus Lebensmitteln, Bekleidungsstücken und Medikamenten zusammen. Die folgenden globalen Zahlen mögen einen Eindruck von der Größenordnung dieses Unterstützungszweiges vermitteln.

In den Jahren 1946—1950 gelangten 317,5 Millionen kg⁷¹⁾ freiwillig und privat gespendeter Lebensmittel, Bekleidungsgegenstände, Medikamente und sonstiger Hilfsmittel im Werte von mehr als 300⁷¹⁾ Millionen Dollar oder ca. 1,2 Milliarden DM nach Deutschland. Diese Mengen und Werte gingen neben den Leistungen her, die die Amerikaner im Rahmen der ECA als Steuerzahler für Deutschland aufbrachten. Im Übrigen wurde geschätzt, daß Deutschland in den Jahren 1946 bis 1950 ein Drittel⁷²⁾ aller von den USA nach Übersee geleisteten Hilfe zugekommen ist, wobei die nicht-öffentliche Hilfe in Höhe von mehr als 300 Millionen Dollar immerhin rd. 10 % der amerikanischen Gesamthilfe an Deutschland in Höhe von 3,725 Milliarden Dollar⁷³⁾ ausmachte.⁷⁴⁾

⁶⁹⁾ E. McSweeney, Amerikanische Wohlfahrtshilfe 1945—1950, Freiburg/Br., 1950, S. 22.

⁷⁰⁾ Vgl. Report compiled by Tripartite Statistical Working Party, Population and Analysis Branch, Civil Administration Division, Omgus, Refugees in the Western Zones of Germany, Bad Nauheim 1949.

⁷¹⁾ E. McSweeney, a. a. O., S. 467.

⁷²⁾ Time Magazine, Febr. 1948.

⁷³⁾ Dies ist die Nettoauslandshilfe, die sich ergibt aus der Differenz zwischen der Bruttoauslandshilfe (3 932 Milliarden Dollar) und den Rückzahlungen in Höhe von 0,207 Milliarden Dollar. Diese Zahlen beziehen sich auf die Zeit vom 1. 7. 1945 bis 30. 6. 1953.

Quelle: U. S. Department of Commerce, Clearing Office for Foreign Transactions, Office of Business Economics, U.S. Foreign Aid, Washington, Sept. 1953, Appendix Table 2/A—9.

⁷⁴⁾ Die hier und im Vorangehenden genannten Zahlen beziehen sich alle auf die drei Westzonen, worin in der Regel auch das Gebiet der Viersektorenstadt BERLIN eingeschlossen ist. Eine Aufgliederung der Zahlen für Berlin allein war während der Abfassung dieser Arbeit nicht zu finden.

Als Bekundung des spontanen amerikanischen guten Willens gegenüber Deutschland verdienen diese Zahlen — abgesehen von ihrer absoluten Größe — nicht zuletzt wegen des Einsatzes der Hilfeleistung im psychologisch richtigen Zeitpunkt starke Beachtung. Dies ist auf deutscher Seite vielleicht nicht immer genügend gewürdigt worden. Man mag hierfür jedoch die große Not wie auch die ausweglos erscheinende Situation der damaligen Jahre, die einzig die T a t s a c h e der Hilfe wichtig heißen ließ, als Erklärung annehmen.

Es sollen an dieser Stelle nur die beiden Hauptorganisationen für die nicht-öffentliche Wohlfahrtshilfe genannt werden.

1. CRALOG (Council of Relief Agencies Licensed for Operation in Germany). Diese Institution entstand aus der Zusammenfassung aller Stellen der freien amerikanischen Wohlfahrtshilfe zu Gunsten der deutschen Zivilbevölkerung. In der CRALOG schlossen sich 16 Verbände zusammen. Sie wurde gegründet am 19. 2. 1946.

2. CARE (Cooperative for American Remittances to Europe). Geschaffen durch den Zusammenschluß von 22 Verbänden wurde diese gegründet im Mai 1946. CARE bezog sich auf Europa im Ganzen, während CRALOG speziell für Deutschland bestimmt war.

In Westdeutschland allein wurden durch die CARE-Mission, die den bedeutendsten Anteil an dem gesamten Überseeprogramm von CARE verzeichnen konnte, in der Zeit von 1946 bis Ende 1953 6,8 Millionen Spendenpakete mit einem Gesamtwert von 281 Millionen DM⁷⁵⁾ ausgegeben.

Neben CARE und CRALOG spielte eine untergeordnete Rolle die Organisation von CROP (Christian Rural Overseas Program), die in der Zeit vom 1. 6. 1948 bis 15. 5. 1949 12 583 185⁷⁶⁾ Pfund⁷⁷⁾ an Lebensmitteln aller Art zur Versendung brachte.

Von CRALOG und CROP zusammen wurden 59 Millionen Kilogramm⁷⁸⁾ im Werte von über 60 Millionen Dollar⁷⁸⁾ verschifft.

An einzelnen Postpaketen wurden in den Fiskaljahren⁷⁹⁾ 1946 und 1947 zusammen 196 940 813 Stück⁸⁰⁾ versandt.

⁷⁵⁾ Die Welt, Hamburg, 20. 4. 1954. Man vergleiche hierzu die Mitteilung des Hilfswerks der Evangelischen Kirche in Deutschland, wonach in den Jahren 1945 bis 1954 insgesamt 99 163 506 kg Spenden aus dem Ausland eingegangen seien. Diese setzen sich zusammen aus 71 622 177 kg Lebensmittel, 17 693 834 kg Bekleidung und 9 847 495 kg Medikamente und Rohstoffe (Frankfurter Allgemeine Zeitung, 7. 7. 54).

⁷⁶⁾ E. McSweeney, a. a. O., S. 81.

⁷⁷⁾ 1 Pfund = 454 Gramm.

⁷⁸⁾ E. McSweeney, a. a. O., S. 67 f.

⁷⁹⁾ In den USA vom 1. Juli bis 30. Juni

⁸⁰⁾ E. McSweeney, a. a. O., S. 98 ff.

B. Die Aufnahme Westdeutschlands in das ERP.

Nach der Aufnahme Westdeutschlands in das ERP, dessen Mittel von der ECA in Washington verwaltet, bewilligt und verteilt wurden, vollzog sich innerhalb der ursprünglichen Zielsetzung, wie diese noch die Aktionen unter den beiden GARIOA-Programmen bestimmt hatte, eine Verschiebung: Jetzt sollte über die Erhaltung des noch vorhandenen Wirtschaftspotentials hinaus der eigentliche Wiederaufbau in Angriff genommen werden. In diesem Sinne schaltete die USA ihr Programm ein unter der Bedingung größter eigener Anstrengung Europas und möglichst enger wirtschaftlicher Zusammenarbeit seiner Länder.⁸¹⁾

Von der CEEC⁸¹⁾ wurde im September 1947 den Vereinigten Staaten der erste Entwurf zum Europäischen Wiederaufbauprogramm übermittelt, der eine auf 4 Jahre begrenzte amerikanische Dollarhilfe vorsah. Damit sollte eine ausreichende Steigerung der Produktion sowie in Verbindung mit der Ausweitung des nationalen Handels der einzelnen Länder die Beseitigung des europäischen Zahlungsbilanzdefizits gegenüber dem Dollarraum erwirkt werden.

Der späteren OEEC⁸¹⁾ in Paris wurde die Verteilung der von der ECA bewilligten Mittel sowie die Planung und kritische Kontrolle des europäischen Wiederaufbaues übertragen.

Das für Westdeutschland bestimmte Aufbauprogramm war ursprünglich vom 3. 4. 1948 bis zum 30. 6. 1952 befristet. Doch bereits vor Ablauf dieser Frist, und zwar am 31. 12. 1951, wurde die Umwandlung des Programmes der ECA in das der MSA⁸²⁾ vorgenommen. Dieses Gesetz über „Gegenseitige Sicherheit“ vom Dezember 1951 legte die Dauer des Hilfsprogrammes bis zum 30. 6. 1954 fest. Innerhalb dieses neuen Programmes, das im übrigen die Verwaltung der ECA-Restbeträge übernahm, verlagerte sich das Schwergewicht: Gegenüber dem alten Programm wurde nunmehr der Nachdruck auf „die Sicherung des Erreichten und die Verteidigung nach außen hin“⁸³⁾ gelegt.

⁸¹⁾ Zur Erreichung dieses Zieles wurden im Juli 1947 die CEEC (Committee for European Economic Cooperation) und später aus ihr hervorgehend die OEEC (Organisation for European Economic Cooperation / Europäischer Wirtschaftsrat) in Paris gegründet.

⁸²⁾ MSA = Mutual Security Aid / Gegenseitige Sicherheitshilfe.

⁸³⁾ Bundesminister für den Marshallplan, Wiederaufbau im Zeichen des Marshallplanes, Bonn 1953, S. 20.

C. Die ERP-Hilfe für Westdeutschland

a) Die Formen der Hilfe

Rein zahlenmäßig ergibt sich für das Volumen der Vor-GARIOA-, GARIOA- und ECA/MSA-Hilfe vom 1. 7. 1945 bis 31. 12. 1952 resp. 30. 6. 1953⁸⁴⁾ das folgende Bild:

Neben den Leistungen privater und nicht-öffentlicher Wohlfahrtsverbände, die in einem früheren Abschnitt skizziert wurden, und die auch noch in die oben genannte Periode hineinreichen, wickelte sich die eigentliche Wirtschaftshilfe für den westdeutschen Wiederaufbau in zwei Phasen ab. In der **e r s t e n** handelte es sich um die Gewährung von Dollarmitteln, mit deren Hilfe die dringend von Westdeutschland benötigten Warenlieferungen ermöglicht wurden.

Die Gewährung der Dollarmittel erfolgte auf der Basis von „Grants“, „Credits“, „Loans“ oder „Conditional Aid“ (Anm. 4). Wörtlich: „Geschenke“, „Kredite“, „Anleihen“ und „Bedingte Hilfe“. Sachlich jedoch reicht diese Übersetzung nicht aus. Die authentische Auslegung der vorgenannten Begriffe ist seinerzeit vom US-Department of Commerce vorgenommen worden. Diese wurde dann als amtliche Unterlage publiziert und im Laufe der Abwicklung der verschiedenen Hilfsaktionen als allgemein gültig anerkannt und weitergegeben.⁸⁵⁾

Zur Ermöglichung der vorgenannten Warenlieferungen wurden Westdeutschland von den USA zur Verfügung gestellt:

1. Gesamtnachkriegshilfe ⁸⁶⁾ aus Mitteln der Programme Vor-GARIOA, GARIOA, ECA/MSA:	in Millionen Dollar
1. 7. 1945 bis 30. 6. 1953	3 932 ⁸⁷⁾
2. Aufteilung: Brutto-Auslandshilfe	3 932
Minus: Rückzahlungen	206
Gleich: Netto-Auslandshilfe	3 725
Davon: Grants (Anm. 5)	3 517
Kredite	208

⁸⁴⁾ Da die Zahlen für das Jahr 1953 bei Abfassung dieser Arbeit noch nicht lückenlos vorlagen, enden hier die statistischen Angaben in der Regel mit dem 31. 12. 1952. Waren indessen bereits Zahlen für die Jahre 1953 und 1954 bekannt, so wurden sie an entsprechender Stelle ebenfalls verwendet.

⁸⁵⁾ Vgl. hierzu: US-Department of Commerce, U.S. Foreign Aid, Washington, November 1952, S. A-4. Es heißt dort u.a.: „Gross Foreign Aid is defined to comprise two categories — grants and credits utilized. Grants are largely outright gifts for which no payment is expected, or which at most involve an obligation on the part of the receiver to extend aid to the United

Von diesen 3 932 Millionen Dollar entfielen:

1. auf das Vor-GARIOA- und GARIOA-Programm ⁸⁸⁾	
8. 5. 1945 bis 30. 6. 1950	1 737 ⁸⁹⁾
2. auf das ECA/MSA-Programm	
3. 4. 1948 bis 31. 12. 1951	1 293 ⁹⁰⁾
Davon: Grants (Anm. 5)	1 289
Kredite	4
3. 4. 1948 bis 31. 12. 1952	1 387 ⁹¹⁾
3. 4. 1948 bis 30. 6. 1953	1 547 ⁹²⁾

States or other countries to achieve a common objective. Credits are loans or other agreements which give rise to specific obligation to repay over a period of years, usually with interest.“ Ferner a. a. O., S. A-15: „Loan aid represents generally the disbursement of cash, usually US-Dollars, to foreign governments and to private entities in foreign countries. Loans include also the foreign aid extended on a repayable basis by the MSA and its predecessor the ECA“.

⁸⁶⁾ Vgl. hierzu die Gesamtleistungen der USA an die Welt für die Zeit vom 1. 7. 1945 bis 30. 6. 1953:

In Millionen Dollar	Total	Vor Korea-Invasion	Nach
Brutto-Auslandshilfe	45 458	16 969	28 448
Minus: Erträge	3 768	1 590	2 178
Gleich: Netto-Auslandshilfe	41 690	15 380	26 310
In Anspruch genommene Grants	34 291	15 138	19 153

Quelle: U. S. Department of Commerce, Clearing Office for Foreign Transactions, Office of Business Economics: U.S. Foreign Aid (früher: Foreign Transactions of the U. S. Government), Washington, September 1953, Appendix Table 1.

Zur Verteilung von Grants und Krediten auf die verschiedenen Finanzierungsquellen vgl. U. S. Department of Commerce, U. S. Foreign Aid, Washington, Jg. 1945—1953.

⁸⁷⁾ U. S. Department of Commerce, a. a. O., September 1953, S. A-9.

⁸⁸⁾ Zur Aufteilung auf die einzelnen Warengruppen s. S. 23

⁸⁹⁾ Zur Quelle s. Fußnote 62, S. 22.

⁹⁰⁾ U. S. Department of Commerce, a. a. O., April 1954, Table A. Vgl. hierzu auch die Verteilung von ECA-Mitteln auf andere Länder innerhalb des ERP, S. 34.

⁹¹⁾ Bundesminister für den Marshallplan, Wiederaufbau im Zeichen des Marshallplanes, 12. Bericht, Bonn 1953, S. 23: Ausschließlich Lieferungen gegen ECA-verwaltete restliche GARIOA-Mittel im Werte von 173 003 Millionen Dollar. Von der oben genannten Summe in Höhe von 1 387 Millionen Dollar entfallen 683 Millionen Dollar auf Ernährung und Landwirtschaft und 755 Millionen Dollar auf die Industrie.

⁹²⁾ Kreditanstalt für Wiederaufbau, V. Jahresbericht, Frankfurt, S. 32.

Grants und Kredite
(nach Ländern)

1. 7. 1945 bis 31. 12. 1952

	In Millionen Dollar	Total	Vor Korea-Invasion
Brutto-Auslandshilfe	41 034		28 159
Minus: Erträge	3 422		2 178
Gleich: Netto-Auslandshilfe	37 612		25 981
Brutto-Auslandshilfe:			
Europa:	30 128		20 500
Belgien-Luxemburg	806		634
Dänemark	291		193
Finnland	128		128
Frankreich	5 070		3 877
Griechenland	1 587		1 173
Großbritannien	7 441		6 445
Island	28		10
Irland	147		99
Italien	2 647		2 024
Jugoslawien	525		311
Niederlande	1 243		906
Norwegen	328		215
Österreich	1 013		722
Portugal	47		5
Spanien	41		—
Schweden	112		69
Triest	46		35
Türkei	398		240
Westdeutschland	3 891		3 139
Naher Osten und Afrika:	448		130
Iran	42		24
Israel	218		32
Andere	188		74
Asien und Pazifik:	7 190		4 970
Formosa	1 919		1 755
Indien	250		45
Indochina	37		—
Indonesien	208		168
Japan und Riuki-Inseln	2 414		1 936
Korea	717		386

	In Millionen Dollar	Total	Vor Korea-Invasion
Philippinen		807	634
Andere		839	44
Amerikanische Republiken:		941	515
Kanada:		150	142
Andere:		1 017	744

Quelle: U. S. Department of Commerce, Survey of Current Business, Washington, March 1953, S. 15 ff.

b) Die Verwendung der Hilfe in Westdeutschland

Wir wenden uns nun der zweiten Phase der amerikanischen Hilfe zu. Aus den Warenlieferungen der amerikanischen Regierung nach Westdeutschland entstanden die „DM-Gegenwerte“: Der deutsche Importeur brauchte den Gegenwert der amerikanischen Lieferungen nicht an die USA zu bezahlen, sondern hatte diesen auf die „DM-Gegenwertkonten“ einzuzahlen, die bei der Bank Deutscher Länder geführt werden. Aus der Summe dieser Gegenwertkonten ergab sich das „ERP-Sondervermögen“⁹³⁾, das sich nach Abzug der von amerikanischen Stellen einbehaltenen Verwaltungskosten am 30. 6. 1953 auf 5 907 Millionen DM⁹⁴⁾ belief.

Laut Abkommen vom 15. 12. 1949⁹⁵⁾ setzt sich dieses Sondervermögen, das der Verwaltung des Bundesministeriums für den Marshallplan untersteht, zusammen aus:⁹⁶⁾

- a) den von den deutschen Importeuren für die GARIOA-, ECA/MSA-Einfuhren zu zahlenden DM-Gegenwerte;
- b) den Tilgungen für Investitionskredite, die aus diesen Gegenwerten gewährt wurden;
- c) Zinsen für solche Kredite;
- d) den Zinsen aus der zeitweiligen Anlage dieser Mittel in Form von Bankguthaben.

Die Verwendung des ERP-Sondervermögens erstreckt sich auf die darlehensweise Investitionsfinanzierung⁹⁷⁾. Die eigentliche Substanz des Sondervermögens kann lediglich durch sog. „verlorene Zuschüsse“ geschmälert werden, die z. B. für Forschungsaufgaben gewährt werden können.

⁹³⁾ Vgl. hierzu die Zusammenfassung der aus den Mitteln des ERP-Sondervermögens finanzierten Programme im Bundesgebiet in: Der Bundesminister für den Marshallplan, a. a. O., S. 29.

⁹⁴⁾ Kreditanstalt für Wiederaufbau, a. a. O., S. 32.

⁹⁵⁾ Vgl. Anm. 1.

⁹⁶⁾ Der Bundesminister für den Marshallplan, a. a. O., S. 25.

Die DM-Gegenwerte aus dem ERP-Sondervermögen werden für Investitionszwecke freigegeben nach Zustimmung der ECA/MSA-Sondermission für Deutschland. Nach der Freigabe erfolgt die Weiterleitung der Gegenwerte auf dem Darlehenswege über verschiedene Geldinstitute⁹⁸⁾ an die Nachfrager von Krediten für Investitionszwecke.

Die eigentliche Verwendung der Gegenwertmittel wurde nach folgenden zwei Gesichtspunkten vorgenommen, entsprechend der zwei Hauptperioden der ERP-Hilfe für Westdeutschland.

Die aus Mitteln des ERP-Sondervermögens finanzierten Programme⁹⁹⁾ im Bundesgebiet teilten sich bis zum 31. 12. 1952 in die sogenannten drei Tranchen. Es lag dabei den ersten beiden Tranchen die Idee verhältnismäßig breiter Streuung innerhalb des Einsatzes der Gegenwertmittel für Investitionszwecke zu Grunde. Bei der Verwendung der Gegenwerte entsprach es am Anfang den allgemeinen Bedürfnissen der Wirtschaft, daß eine größere Anzahl verschiedener Wirtschaftsbereiche unterstützt wurde, weil eben zunächst einmal der Aufbau allgemein in Gang gesetzt werden sollte¹⁰⁰⁾.

Nach erfolgter Wirtschaftsausweitung jedoch schritt man bei der Inangriffnahme der dritten Tranche zu einer Konzentration der Mittel auf solche Sektoren, die sich als besonders hilfsbedürftig herauszustellen begannen. Zu diesem Bereich gehörten die Grundstoffindustrien, der Kohlenbergbau und der soziale Wohnungsbau.¹⁰⁰⁾

Aber auch auf anderer Ebene erfolgte zeitlich eine Verschiebung im Verwendungszweck der Gegenwertmittel. Zunächst sollten sie helfen, den völlig brachliegenden Kapitalmarkt zu ersetzen, während später das Verwendungsziel mehr darin lag, „bei vordringlichen Investitionen eine Initialzündung zu geben, um so einen Anreiz für eine anteilige oder Rest-Finanzierung aus privaten Mitteln zu schaffen“.¹⁰¹⁾ Sehr deutlich wird diese Verschiebung, wenn man die Aufteilung der verschiedenen Finanzierungsarten auf die Netto-Anlage-Investitionen im Bundesgebiet berücksichtigt:¹⁰²⁾

Art der Finanzierung (in v. H.)	1949	1950		1951		1952
	2. Hj.	1. Hj.	2. Hj.	1. Hj.	2. Hj.	1. Hj.
Öffentliche Haushaltsmittel	26,0	28,8	20,4	29,1	34,0	37,0
Kapitalmarktmittel	22,7	23,0	21,9	21,9	19,3	19,2
Gegenwertmittel	3,8	17,5	12,8	5,0	5,6	3,3
Vorfinanzierung des Zentralbanksystems	1,3	4,5	5,1	1,2	0,7	—
Andere Mittel	46,2	26,0	39,8	42,8	40,4	40,5
Netto-Anlageinvestitionen	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

⁹⁹⁾ S. Fußnote 93, S. 31.

Für die Verwendung des ERP-Sondervermögens lassen sich eine Reihe von Grundsätzen zusammenfassen:

Hauptsächlich wurden die Gegenwertmittel im Hinblick auf ihre Zielsetzung und auf ihr im Verhältnis zu den bestehenden Kapitalbedürfnissen geringes Volumen dort zur Verfügung gestellt, wo wirtschaftliche Engpaßerscheinungen mit anderen Mitteln nur unzulänglich hätten beseitigt werden können.

Zur Erhaltung von Substanz und Zweckbestimmung des Sondervermögens wurden in der Regel nur verzinsliche Kredite gewährt, mit Ausnahme der „Verlorenen Zuschüsse“ für die Landwirtschaft und für Forschungsaufgaben.

Die Zinshöhe wurde nach den jeweiligen Verwendungszwecken differenziert und sie begünstigte so namentlich diejenigen Wirtschaftszweige, die in der Beschaffung von Krediten zu normalen Bankzinssätzen Schwierigkeiten gehabt hätten. Dies gilt insbesondere für die Seeschifffahrt, die Landwirtschaft und die umgesiedelten Industriebetriebe. Ist diese Differenzierung auf kreditpolitischer Ebene auch angegriffen worden, so darf doch der Subventionscharakter der ERP-Hilfe durchaus hervorgehoben werden.

⁹⁸⁾ Eine gute Übersicht über die den Zahlungsweg der programmierten Gegenwerte bildenden Geldinstitute findet sich in: Der Bundesminister für den Marshallplan, a. a. O., S. 26.

⁹⁹⁾ S. Fußnote 93, S. 31.

¹⁰⁰⁾ Ibidem.

¹⁰¹⁾ Bundesminister für den Marshallplan, a. a. O., S. 27.

¹⁰²⁾ Ibidem.

Die Hilfe des Europäischen Wiederaufbauprogrammes (ERP)
(nach Ländern)

3. 4. 1948 bis 31. 12. 1951

In 1000 Dollar	Total	Grants	Kredite
Belgien-Luxemburg	552 221	498 236	43 985
Dänemark	259 769	228 769	31 000
Frankreich	2 268 149	2 074 412	193 737
Griechenland	508 659	507 377	1 282
Großbritannien	2 759 598	2 406 730	352 868
Irland	146 295	18 095	128 200
Island	21 836	17 536	4 300
Italien	1 144 488	1 069 210	75 278
Niederlande und Indonesien	949 235	798 535	150 700
Norwegen	220 980	185 980	35 000
Österreich	574 359	574 359	—
Portugal	39 011	9 701	29 310
Schweden	110 650	90 250	20 400
Triest	31 992	31 992	—
Türkei	129 483	55 695	73 788
Westdeutschland	1 292 664	1 289 018	3 646
Europäische Zahlungsunion (EZU)	238 084	238 084	—
Andere	143 150	143 150	—
TOTAL	11 390 622	10 237 129	1 153 493

Quelle: U. S. Department of Commerce, a. a. O., April 1954, Table 4.

2. Teil: Zur Würdigung des Europäischen Wiederaufbauprogrammes (ERP)

1. Kapitel: Schiffbau und Schifffahrt

Nach der Darstellung des Umfanges der amerikanischen Nachkriegshilfe soll nunmehr versucht werden, ihre Wirkung objektiv zu erfassen und zwar vornehmlich am Beispiel der westdeutschen Werften und Reedereien (Schiffbau und Schifffahrt).¹⁰³⁾ An diesen beiden Sparten läßt sich die Tragweite der amerikanischen Hilfe als eines maßgebenden Faktors bei der Wiedereingangssetzung der gesamten westdeutschen Wirtschaft klar erkennen.

A. Das Kriegsende

Wir erinnern an die eingangs¹⁰⁴⁾ gemachte Feststellung, wonach die tatsächliche Bedeutung des Marshallplanes sich erst dann erschließt, wenn man die damalige wirtschaftliche Situation Westdeutschlands, ohne vor der Tragik der Geschehnisse zurückzuweichen, wieder ins Gedächtnis ruft.

Es war eine ebenso verhängnisvolle wie zwangsläufige Folge der Kriegsergebnisse, daß Deutschlands Schiffbau und Schifffahrt völlig darniederlagen. In diesem Zusammenhang haben wir eine Reihe von Maßnahmen und Vorgängen zu berühren, die seinerzeit begreiflicherweise eine heftige Reaktion in der deutschen Öffentlichkeit auslösen mußten. Aber um der unerläßlichen Konfrontierung mit den Ergebnissen der späteren amerikanischen Hilfeleistung willen, dürfen wir, sofern wir diese gerecht würdigen wollen, auf die Aufzählung noch so düsterer historischer Begebenheiten nicht verzichten.

¹⁰³⁾ Gemeint sind der Bau von Seeschiffen und die Seeschifffahrt. Die Binnenschifffahrt spielte in der hier behandelten Periode des Wiederaufbaues eine mehr untergeordnete Rolle. Immerhin sei wenigstens beiläufig auf die entsprechenden Zahlen im Bereiche der Binnenschifffahrt hingewiesen. Diese umfaßte bei Kriegsende ca. 6 Millionen Tragkraft mit ca. 850 000 PS Schleppkraft bei einem Neubauwert von ca. 1 Milliarde Reichsmark. Davon gingen 60 % bis 80 % durch Kriegseinwirkung verloren, worin ein großer Teil von Einheiten eingeschlossen war, der von Alliierten einbehalten wurde. Bei dieser Einbuße war nicht so sehr der nominelle Wert ausschlaggebend, als vielmehr der Umstand, daß infolge der Dezimierung die Binnenschifffahrt als wichtigster Verkehrsträger neben der Reichsbahn nicht mehr annähernd in der Lage war, das anfallende Verkehrsvolumen zu bewältigen. Es mußten also fremde Dienste in Anspruch genommen werden, die in dem damaligen Zeitpunkt zu einer Mehrbelastung der Zahlungsbilanz führten. (G. W. Harmssen, Reparationen, Sozialprodukt, Lebensstandard, Bremen 1947, Anlage XII, S. 22)

¹⁰⁴⁾ Vgl. S. 9.

Vor dem Zweiten Weltkrieg besaß Deutschland eine seegehende Handelsflotte¹⁰⁵⁾ (ohne Fischereifahrzeuge und Walfänger) von ca. 4 Millionen BRT¹⁰⁶⁾ mit einem Vorkriegswert von ca. RM 1,5 Milliarden.¹⁰⁷⁾ Davon entfielen zwei Drittel auf Frachtschiffe mit Neubaukosten von ca. DM 300,— pro Tonne und ein Drittel auf Passagierschiffe mit Neubaukosten von ca. RM 600,— pro Tonne. Das Durchschnittsalter der deutschen Flotte betrug zur gleichen Zeit etwa 15, die Lebensdauer des einzelnen Schiffes somit 20 bis 30 Jahre. Daraus ergab sich für die gesamte Flotte ein Tageswert von 0,8 bis 1 Milliarde Reichsmark.

Von den vorgenannten ca. 4 Millionen BRT waren nach erlittenen Kriegsverlusten am Tage der Kapitulation noch 1,4 Millionen BRT mit einem Wert von 0,28 bis 0,35 Milliarden Reichsmark vorhanden. Diese 1,4 Millionen BRT mußten bis auf stark überalterte 165 00 BRT an die Alliierten abgeliefert werden. Der Wert der abgelieferten Handelstonnage betrug etwa 0,5 Milliarden Reichsmark. Infolge der alliierten Wirtschaftsbestimmungen war an einen Wiederaufbau zunächst nicht zu denken. Die Folge war eindeutig: Die Ausschaltung der deutschen Reedereien aus der Wertschiffahrt, wodurch das einträgliche Frachtgeschäft der Nachkriegszeit dem Ausland allein vorbehalten blieb.

Von diesen Wirtschaftsbestimmungen abgesehen, vertraten die Alliierten zumindest bis zum Ausbruch des Korea-Krieges im Jahre 1950 die Ansicht, daß neuer deutscher Schiffbau angesichts der großen USA-Reserveflotte sinnlos wäre. Im Übrigen sollten, wenn überhaupt, nur kleine Schiffe gebaut werden, weil große Einheiten als unwirtschaftlich galten.

Wie empfindlich diese Entwicklung die deutsche Wirtschaft treffen mußte, wird offensichtlich, wenn man den Leistungsertrag der deutschen Handelsflotte für die Jahre 1936 bis 1938 beachtet: Durch ihren Einsatz wurden nämlich im Durchschnitt 300 Millionen Reichsmark an Divisen pro Jahr erzielt, die einen wesentlichen Aktivposten in der Zahlungsbilanz bildeten. Daß zu einer auf den Seehandel gerichteten Wirtschaft eine bestimmte Handelsflotte gehört, wird eindringlich durch Deutschlands seewärtigen Umsatz belegt,¹⁰⁸⁾ der für das Jahr 1936 mit 40 Millionen Tonnen oder 6 Milliarden Reichsmark bei einer Handelstonnage von 4 Millionen BRT angegeben wird. Der erste Industrieplan sah für das Gesamtvolumen des deutschen Nachkriegsaußenhandels folgende Zahlen vor: 6 Milliarden Reichsmark zu Preisen von 1936, wovon entsprechend dem im Jahre 1936 bestehenden

¹⁰⁵⁾ G. W. Harmssen, Reparationen, Sozialprodukt, Lebensstandard, Bremen 1947, Anlage XII, S. 21 ff.

¹⁰⁶⁾ Brutto-Register-Tonnen.

¹⁰⁷⁾ R. Stödter, Die deutsche Seeschiffahrt im Wiederaufbau, in: Wirtschaftsdienst, Hamburg 1953, Jg. 33, S. 573.

¹⁰⁸⁾ G. W. Harmssen, a. a. O., S. 22 ff.

Verhältnis zwischen Seehandel und Kontinentalhandel Waren im Werte von 4,5 Milliarden Reichsmark über die deutschen Seegrenzhäfen gehen sollten. Der Zweite Industrieplan rechnete hingegen für die Bizone allein mit einem Außenhandel von 4 Milliarden Dollar oder ca. 10 Milliarden Reichsmark (d. i. für den kontinentalen und seegehenden Handel zusammen). Trotzdem wurde die Handelsflotte für Westdeutschland vorerst auf 200 000 BRT¹⁰⁹⁾ beschränkt.

B. Die Ablieferungen

Auf Grund der von den Alliierten erlassenen Reparationsbestimmungen war Deutschland als Ganzes zur Ablieferung des größten Teiles der noch verbliebenen Seeschiffe verpflichtet.

Stimmen auch die verfügbaren Angaben über Ablieferungszahlen nicht überein, so mögen sie hier doch mitgeteilt werden, um einen ungefähren Eindruck von der starken Beeinträchtigung der Schifffahrt zu vermitteln.

So publizierte die Drei-Mächte-Handelsflottenkommission eine erste offizielle Mitteilung,¹¹⁰⁾ derzufolge gemäß einem Übereinkommen der drei Großmächte 1 189 Millionen BRT deutschen Schiffsraums mit einem errechneten Wert von 20 Millionen Pfund Sterling verteilt worden waren. Detailliertere Zahlen werden von dem Vorsitzenden der I. A. R. A.¹¹¹⁾ in Brüssel gegeben. Danach seien 284 Schiffe mit zusammen 769 000 BRT verteilt worden. Dagegen wurden am 28. 5. 1946 249 Schiffe 689 286 BRT als verteilt erklärt.¹¹²⁾ Schließlich bezifferte eine neuere deutsche Quelle den Ausfall auf 347 Schiffe mit zusammen 1 385 809 BRT.¹¹³⁾

In endgültiger Form nannte die I. A. R. A. eine Verteilung von 701 990¹¹⁴⁾ „tons“¹¹⁵⁾ im Werte von RM 172 075 135 sowie eine Schrott-Tonnage in Höhe von 53 453 „tons“ im Werte von RM 812 889.¹¹⁴⁾

Interessant ist im Zusammenhang mit den angeführten, sich erheblich widersprechenden Zahlen der Verbleib von nicht als im Kriegseinsatz verloren gemeldeten Einheiten der deutschen Handelsflotte:¹¹⁶⁾

¹⁰⁹⁾ Ibidem, S. 75.

¹¹⁰⁾ Keesings „Archiv der Gegenwart“, Essen, 17./18. Jg., 1946/47, S. 673/I.

¹¹¹⁾ Inter-Allied-Reparations-Agency.

¹¹²⁾ Keesing, a. a. O., S. 765/H.

¹¹³⁾ Industrie- und Handelskurier, Düsseldorf, 22. 2. 1951.

¹¹⁴⁾ I. A. R. A., Report of the Secretary General for the Year 1949, S. 89.

¹¹⁵⁾ In der Quelle wurde lediglich „tons“ angegeben und keine spezifizierte Maßangabe gemacht, seien es BRT oder Tragfähigkeit.

¹¹⁶⁾ Hansa, Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, 1. Jg., Nr. 27 vom 30. 10. 48. Außerdem: Keesing, a. a. O., 15. Jg., 1945, S. 131.

Verbleib	Anzahl der Schiffe	BRT
Abgeliefert	256	489 484
Beschlagnahmt	49	203 604
Sonst in gegnerische Hände gefallen	6	5 324
	311	698 412
Außerdem wurden:		
Zwangsverkauft	20	89 164
Mit Munition versenkt	23	98 419

Die Politik der Alliierten in der Frage der Ablieferung deutscher Schiffe war nicht einheitlich. Die zur Ablieferung vorgesehenen deutschen Schiffe sollten nämlich innerhalb von zwei Jahren nach der Kapitulation abgeführt sein. Dieser Beschluß stand im Widerspruch zu der Erklärung von General Eisenhower an die deutschen Seeleute vom 18. 4. 1945:¹¹⁷⁾ „An Euch Seeleuten liegt es jetzt, dafür zu sorgen, daß die Schiffe und Seeleute der Handelsmarine für entscheidende Aufgaben in allernächster Zeit bereitstehen. Deutschland wird zur Deckung seines Bedarfs auf seine eigene Schifffahrt angewiesen sein.“

C. Die Demontagen

Im Einklang mit dem Ersten Industrieplan war Deutschland nicht nur zur Ablieferung des noch verbliebenen Schiffsraumes verpflichtet, sondern darüber hinaus war ihm der Bau von Seeschiffen aller Art für eigene und fremde Rechnung zunächst verboten worden. Eine Ausnahme wurde lediglich für den Bau von kleineren Fischereifahrzeugen gemacht.

Ferner war von den Alliierten aus militär- und reparationspolitischen Erwägungen im Jahre 1946 eine weitgehende Demontage deutscher Werften angeordnet worden.

Hiervon wurden betroffen:

1. Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven,
2. Blohm & Voss, Betrieb Reiherstieg, Hamburg,
3. Deutsche Schiffs- und Maschinenbau AG, Deschimag,
Werk AG-Weser, Bremen.

Die genannten Werftbetriebe — darunter die beiden größten Handelsschiffswerften — wurden total demontiert, wobei im Effekt der Grundsatz der Wiedergutmachung (andere Länder, die durch die deutsche Kriegsbesetzung Verluste erlitten hatten, sollten durch Maschinen u. a., die in deutschen Betrieben demontiert wurden, entschädigt werden) nur in minimalem Ausmaß befolgt wurde, da reparationsfähige Werftausrüstungen wie Krangerüste, Hellinge und sonstige Anlageteile gesprengt wurden, während die

¹¹⁷⁾ Keesing, a. a. O., S. 183.

übrigen Werfteinrichtungen zum großen Teil der Verschrottung anheimfielen.¹¹⁸⁾ So wurden noch im Sommer 1950 die Fundamente der Hellinge gesprengt und eins der größten Trockendocks (Elbe I), das der Werft Blohm & Voss gehörte, nahezu unbrauchbar gemacht.

Außerdem schrieb das Washingtoner Abkommen¹¹⁹⁾ die Demontage folgender Werften vor:

4. Friedrich Krupp Germania-Werft AG., Kiel,

5. Deutsche Werke, Kiel.

Der sich hieraus ergebende Kapazitätsverlust ist nicht leicht festzustellen; es kommt auf die Fassung des Begriffs „Kapazität“ an. Es muß immer gefragt werden, ob kleinere, mittlere oder große Einheiten, Passagierschiffe oder gleich große Frachtschiffe gemeint sind. Deshalb werden die „Kapazitäten“ der einzelnen Werften tonnagemäßig verschieden ausfallen. So hatte vor dem Kriege die technische Kapazität der in Westdeutschland gelegenen Werftbetriebe unter Zugrundelegung des Baues mittelgroßer Einheiten (ca. 10 000 BRT pro Einheit) und bei voller Ausnützung der Handelsschiffbau-Kapazität ca. 450 000 BRT betragen.

Durch die Demontage fielen fast 40 % der westdeutschen Werftkapazität aus. Die effektive Kapazitätsminderung¹²⁰⁾ der deutschen Werftindustrie war indessen noch größer, weil eine volle Ausschöpfung der technischen Kapazität nur dann möglich ist, wenn die Größe der zu bauenden Schiffe annähernd der Größe der Hellinge entspricht: So errechnete sich bei den anfangs noch gültig gewesenen Beschränkungen bezüglich Größe und Geschwindigkeit der herzustellenden Einheiten die Kapazität der westdeutschen Werften Ende 1950 mit nicht viel mehr als 150 000 BRT Neubauleistung im Jahr.¹²¹⁾

Hatten die deutschen Werften durch die Kriegshandlungen auch schwer gelitten, so wäre eine weitgehende Schadensbeseitigung dennoch in relativ kurzer Zeit möglich gewesen. Indessen wurden nach der Kapitulation infolge der Ungewißheit des Schicksals der Werften nur Umbauten von Fahrzeugen, die ursprünglich oder vorübergehend Kriegszwecken gedient hatten, und Reparaturen an abzuliefernden Schiffen vorgenommen. Diese Arbeiten

¹¹⁸⁾ Vgl. hierzu: Die Demontage in den Westzonen, S. 28 ff. und Die deutsche Wirtschaftslage 1951, S. 134 ff. sowie S. 158, in: G. W. Harmssen, Am Abend der Demontage, Bremen 1951.

¹¹⁹⁾ „Washingtoner Abkommen (über verbotene und beschränkte Industrien) vom 13. 4. 1949“, wonach Westdeutschland 100 000 BRT Tankschiff-tonnage und 300 000 BRT Frachtschiff-tonnage im Ausland erwerben durfte. Größe und Geschwindigkeit des einzelnen Tankers wurden durch das Abkommen auf 10 700 BRT resp. 14 Knoten begrenzt.

¹²⁰⁾ Vgl. hierzu: Verband Deutscher Schiffswerften e. V., Die deutschen Werften in der Friedenswirtschaft, Hamburg 1947.

¹²¹⁾ Die Demontage in den Westzonen, a. a. O., S. 58.

wurden zum größten Teil aus Werftvorräten geleistet, da anderweitige Beschaffungsmöglichkeiten für das benötigte Material zunächst nicht vorhanden waren.

Das Ergebnis der Demontage läßt sich auf die folgende Weise zusammenfassen:

1. Durch die Demontage wurde der Bau der später zugestandenen Handelsflotte um Jahre verzögert.
2. Das Fehlen der Handelstonnage erforderte in der Zwischenzeit die Aufbringung erheblicher Devisenbeträge zur Bezahlung der Transportkosten im Auslandsverkehr.
3. Zudem fiel eine wertvolle Devisenquelle deshalb fort, weil vor dem Kriege die Hälfte der jährlichen Neubautonnage für ausländische Abnehmer bestimmt war, während die Belieferung des Auslandes mit Schiffsraum, soweit sie nach der Demontage überhaupt noch möglich gewesen wäre, bis zum Petersberg-Abkommen¹²²⁾ untersagt war.

2. Kapitel: Der Wiederaufbau

Nach der Aufnahme Westdeutschlands in das ERP und auf Grund der seitens der amerikanischen Regierung vorgenommenen Untersuchungen über die dortige Wirtschaftslage wurde in den Jahren 1947/48 erstmalig auch von offizieller amerikanischer Seite die Konsequenz gezogen: Man begann einzusehen, daß die ursprünglich geplante vollkommene Lahmlegung der westdeutschen Wirtschaft sich doch nur zu Lasten des amerikanischen Steuerzahlers auswirken würde, und daß Westdeutschland bei Fortführung der anfänglichen wirtschaftspolitischen Linie der Alliierten selbst nach Ablauf des ERP die wirtschaftliche Selbständigkeit nicht erlangt haben würde. (Anm. 6)

Eine der Voraussetzungen der wirtschaftlichen Wiedergesundung Westdeutschlands war der Neuaufbau der deutschen Handelsflotte. Welch ein dringendes Erfordernis dieser darstellte, zeigt ein Vergleich der Einnahmen und Ausgaben, soweit sie auf die Handelsflotte entfielen:¹²³⁾

¹²²⁾ Das Petersberg-Abkommen vom 22. 11. 1949 gestattete Westdeutschland erstmals wieder den Bau von Schiffen — vornehmlich Frachtern und Tankern — bis zu 7 200 BRT sowie von Fischereifahrzeugen bis 650 BRT und Küstenfahrzeugen bis 2 700 BRT mit einer Geschwindigkeit von 12 Knoten. Außerdem durften wiederum Schiffe für fremde Rechnung gebaut werden. Ergänzt wurde dieses Abkommen durch „Gesetz Nr. 24 der Alliierten Hohen Kommission vom 8. 5. 1950 (Überwachung bestimmter Gegenstände, Erzeugnisse, Anlagen und Geräte)“.

¹²³⁾ Bank Deutscher Länder, Monatsberichte, Mai 1951.

(in Millionen US Dollar)	1935 Altes Reichsgebiet	1949 Westdeutschland	1950
Einnahmen	140,3	13,4	23,5
Ausgaben	81,4	175,6	156,9
	+ 58,9 ¹²⁴⁾	— 162,2	— 133,4

War auf Grund der 12-Knoten-Grenze¹²⁵⁾ der Bau rentabler und konkurrenzfähiger Schiffe besonders für den Linienverkehr noch nicht möglich, so fielen mit dem 7. 11. 1950¹²⁶⁾ alle einschränkenden Bestimmungen für den Exportschiffbau dahin bis auf die, welche den Bau von Fahrgastschiffen und weitgehend kombinierten Fracht/Fahrgastschiffen betrafen.

Am 3. 4. 1951¹²⁷⁾ wurde der unbeschränkte Schiffbau auch für deutsche Rechnung innerhalb der vorhandenen Produktionskapazität freigegeben. Waren mit Ende 1950/Anfang 1951 alle Beschränkungen für den Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte beseitigt — mit Ausnahme einiger Einzelbestimmungen des Alliierten Sicherheitsamtes —, so lief dies zugleich darauf hinaus, daß nunmehr die Mittel des ERP für den Schiffbau und die Schifffahrt voll disponibel werden konnten.

A. Der Schiffbau

Wenngleich der Gesamtbetrag des ERP für die deutschen Werften, verglichen mit den Mitteln, die anderen Industriezweigen zur Verfügung standen, recht gering erscheinen mag,¹²⁸⁾ — es waren ca. 140 Millionen DM aus Mitteln des ERP-Sondervermögens —, so sind die Beträge für die einzelnen Werften doch von erheblicher Bedeutung gewesen.

Leider ist ein Vergleich der einzelnen großen deutschen Schiffswerften unter dem Gesichtspunkt der auf sie entfallenden Beträge nicht möglich, weil ein Teil der diesbezüglichen Zahlen für einzelne Werftbetriebe nicht veröffentlicht wurde, während ein anderer Teil dem Bankgeheimnis untersteht.¹²⁹⁾ Wir beschränken uns deshalb auf eine Betrachtung der Beträge für die großen Werften Hamburgs, von denen wenigstens für zwei Werften detaillierte Angaben erhältlich waren. Es wurden den drei großen Werften in Hamburg bis Anfang 1953 zugeteilt:¹³⁰⁾

¹²⁴⁾ Die Einnahmen des Jahres 1935 beziehen sich auf eine Auslandsfahrt-Flotte von 3,3 Millionen BRT.

¹²⁵⁾ Vgl. Fußnote ¹²²⁾, S. 40

¹²⁶⁾ Dienstverordnung Nr. 13 vom 7. 11. 1950 zum Gesetz Nr. 24 vom 8. 5. 1950. Vgl. a. a. O.

¹²⁷⁾ Neue Zeitung, Frankfurt und München, 4. 4. 1951.

¹²⁸⁾ Kreditanstalt für Wiederaufbau, Jahresberichte, Frankfurt/M., 1949 ff.

¹²⁹⁾ Dies ergab sich auf Grund einer Anfrage beim Bundesverkehrsministerium in Bonn.

	in Millionen DM
1. Kredite des Hamburgischen Staates	9,5
2. Lastenausgleichsbank A.G., Bad Godesberg ¹³¹⁾	5,0
3. Bundesanstalt für Arbeitsvermittlung	1,5
4. Aus dem ERP-Sondervermögen	14,0
	30,0

Aus den folgenden Übersichten läßt sich erkennen, in welcher Form die Finanzierung der Wiederaufbau-Investitionen von zwei Hamburger Großwerften im Einzelnen durchgeführt wurde:

Die Finanzierung des Wiederaufbaues der „Werft A“¹³²⁾133)

1. Kredite (i.1000 DM):	1948/49	1949/50	1950/51	1951/52	1952/53	1953/54	Ges.
a) Aus Mitteln des ERP-Sondervermögens: ¹³⁴⁾	—	200	300	557	5 750	—	6 807
b) Aus deutschen Mitteln:							
Von der Hansestadt Hamburg	—	500	578	—	1 850	—	2 928
Von der Hamburgischen Landesbank	—	—	250	—	—	—	250
Von anderen Banken ¹³⁵⁾	—	—	—	—	500	1 850	2 350
2. Eigene Mittel:	1 014	2 356	1 397	5 278	1 762	2 020	13 827
3. Insgesamt investiert:	1 014	3 056	2 525	5 835	9 862	3 870	26 162

Die Finanzierung des Wiederaufbaues der „Werft B“¹³⁶⁾

1. Kredite (i.1000 DM):	1948	1949	1950	1951	1952	1953	Ges.
a) Aus Mitteln des ERP-Sondervermögens ¹³⁷⁾	—	—	450	500	—	—	950
b) Aus deutschen Mitteln:							
Von der Hansestadt Hamburg	—	400	200	400	—	—	1 000
Von der Hamburgischen Landesbank	—	500	—	—	—	—	500
2. Eigene Mittel:	354	95	1 906	(327)	759	1 084	3 871
3. Insgesamt investiert:	354	995	2 556	573	759	1 084	6 321

¹³⁰⁾ Behörde für Wirtschaft und Verkehr, Hamburg.

¹³¹⁾ Früher: Bank für Vertriebene und Geschädigte.

¹³²⁾ Aus Diskretionsgründen werden die beiden genannten Werften im Folgenden mit „Werft A“ bzw. „Werft B“ bezeichnet.

¹³³⁾ Auskunft der „Werft A“ selbst.

Bei der Betrachtung der beiden Tabellen darf man nicht über den späten Beginn der ERP-Zuweisungen erstaunt sein, wurde doch der Schiffbau im Gegensatz zu anderen Industrien endgültig erst in den Jahren 1950/51 von allen Beschränkungen befreit. So konnte auch erst dann auf Grund des Gesetzes¹³⁸⁾ über Darlehen zum Bau und Erwerb von Handelsschiffen vom 27. 9. 1950, wonach Reedereien Wiederaufbaudarlehen bis zur Höhe von 40 % der Neubaukosten oder der Anschaffungs- und Instandsetzungskosten gewährt werden können, die Tätigkeit der Werften in größerem Umfange ermöglicht werden.

Wir sehen weiter, wie der Wiederaufbau der Werften neben den Krediten aus dem ERP Sondervermögen und deutschen Finanzquellen in hohem Maß auf dem Wege der Selbstfinanzierung erfolgte, die durch die infolge des Korea-Krieges stark gestiegenen Preise begünstigt wurde. Das Ausmaß der Eigenfinanzierung selbst wurde dabei durch die steuerlich zulässigen Abschreibungsquoten erheblich gefördert. Über die Rolle, die diese Art der Finanzierung gespielt hat, soll noch an anderer Stelle einiges gesagt werden. Hier ist vielmehr wichtig, wieweit sich die zu Anfang der Arbeit gestellte Frage aus den vorstehenden Zahlen beantworten läßt, nämlich, wie die Entwicklung verlaufen wäre, wenn beispielsweise die „Werft A“ keine Mittel aus dem ERP-Sondervermögen erhalten hätte: Mit dem Kredit aus ERP-Gegenwertmitteln in Höhe von 6,65 Millionen DM wurde ein Schwimmdock von 17 000 to teilweise finanziert. Daneben konnte mit diesen Mitteln der Bau weiterer Hellinge in Angriff genommen werden. Beides trug entscheidend dazu bei, daß von der „Werft A“ frühzeitig die Reparatur von Schiffen sowie Neubau-Aufträge übernommen werden konnten.

Gewiß ist zuzugeben, daß die ERP-Mittel im Vergleich zu den Mitteln, die die Werften sich s p ä t e r über die Selbstfinanzierung bzw. die Begünstigung bei den Abschreibungen nutzbar zu machen wußten, an Bedeutung zurücktreten. Dies ändert indessen nichts an der Tatsache, daß die ERP-Mittel zu B e g i n n der Erholungsphase einen hervorragenden Platz eingenommen hatten. So hatten z. B. die sehr stark oder sogar vollständig demontierten Betriebe wie die AG. WESER in jenem Stadium gar nicht die Möglichkeit, aus eigenen Mitteln Investitionen vorzunehmen, weil ihr Anlagevermögen und damit die Substanz weitgehend vernichtet waren. Diese mußte erst wieder geschaffen werden, und dazu hat das ERP neben

¹³⁴⁾ Von der Kreditanstalt für Wiederaufbau, Frankfurt/M.

¹³⁵⁾ Lastenausgleichsbank, Bad Godesberg.

¹³⁶⁾ Auskunft von der „Werft B“ selbst.

¹³⁷⁾ Von der Kreditanstalt für Wiederaufbau, Frankfurt/M.

¹³⁸⁾ Gesetz über Darlehen zum Bau und Erwerb von Handelsschiffen vom 27. September 1950, in: Bundesgesetzblatt 1950, Nr. 42, S. 684 f.

den eigenen deutschen Quellen bei manchen Werften bis zu 50 %¹³⁹⁾ beigetragen.

Angesichts der später einsetzenden scharfen Konkurrenz war somit nicht der U m f a n g der Finanzierung, sondern vielmehr der Z e i t p u n k t ihres Einsatzes eines der wesentlichen Wirkungsmomente der gesamten Auslandshilfe. Hätten diese Beträge nicht in dem Augenblick zur Verfügung gestanden, als der Wiederaufbau in Gang gesetzt wurde, wäre aller Wahrscheinlichkeit nach die Entwicklung der erwähnten „Werft A“ stark gehemmt gewesen. Das hätte die Gefahr nach sich gezogen, daß diese Werft den „Anschluß“ verpaßt und sich nicht rechtzeitig in das Konzert der Anbieter hätte einschalten können. Dies würde zu einem späteren Zeitpunkt, da die Konkurrenz wieder beträchtlich zugenommen und auf der anderen Seite der Bedarf an Neutonnage eine nicht unwesentliche Einbuße erfahren hatte, vermutlich zu Schwierigkeiten geführt haben.

Mit den am Anfang des Aufbaues zur Verfügung gestellten Mitteln konnte dann der Anschluß an die Phase der Selbsterhaltung gewonnen werden. Dies und nicht mehr ist auch das ausgesprochene Wirtschaftsziel des ERP¹⁴⁰⁾ gewesen. Und in der Erreichung dieses Zieles muß unseres Erachtens die eigentliche Wirkung der Auslandshilfe gesehen werden, die dazu führte, daß der westdeutsche Schiffbau sich wieder eine dem Ausland ebenbürtige Position sichern konnte.

Ist dieser Sachverhalt für die meisten vom ERP geförderten Industriezweige Westdeutschlands charakteristisch, so gilt er für die westdeutsche Schifffahrt in ganz besonderem Maße.

B. Die Schifffahrt

Es wurde bereits darauf hingewiesen, daß Westdeutschland keine Überseeschiffe besitzen sollte, war man doch auf alliierter Seite der Ansicht, daß in in den USA und Großbritannien genügend seegehender Schiffsraum zur Verfügung stand. Dessenungeachtet waren ERP-Gelder für Schiffe ü b e r 2 700 BRT an Italien gegangen.¹⁴¹⁾ Trotzdem konnte nicht übersehen werden, daß die Wiederherstellung einer deutschen Handelsflotte vom wirtschaftspolitischen Standpunkt aus höchst erwünscht wäre: Umfaßte diese am 1. 9. 1939 rund 4 Millionen BRT¹⁴²⁾¹⁴³⁾, so befanden sich im Herbst des Jahres 1949 nach Schmälerung durch Kriegszerstörungen und Vollzug

¹³⁹⁾ Vgl. S. 42 f.

¹⁴⁰⁾ Vgl. S. 5.

¹⁴¹⁾ Die Welt, Hamburg, 6. 7. 1950.

¹⁴²⁾ Nur Seeschifffahrt.

¹⁴³⁾ Vgl. S. 36

der Ablieferungen nur noch rund 248 000 BRT in deutschem Eigentum, d. s. rund 5,5 % des Vorkriegsbestandes.¹⁴⁴⁾

Waren die Werften durch die Demontagen zum Teil sehr schwer betroffen worden, so ging die Schädigung der Reedereien noch viel weiter, in manchen Fällen gar bis zur Vernichtung der gesamten Substanz. Bei anderen Unternehmen reichten die eigenen Möglichkeiten gerade noch aus, um die Tonnage, die auf 3,7 %¹⁴⁵⁾ des Vorkriegsstandes gesunken und überdies teilweise veraltet war, auf 6,7 %¹⁴⁵⁾ zu erhöhen. Deshalb war der beschleunigte Neuaufbau der Schifffahrt zwingende volkswirtschaftliche Notwendigkeit. Dies wird im Hinblick auf die Devisenbilanz besonders deutlich, stellten sich doch die Transportkosten noch im Jahre 1950 auf jährlich 250 Millionen Dollar.¹⁴⁵⁾

Infolge des hochgradigen Substanzverlustes war es offensichtlich, daß den Reedereien die Selbstfinanzierung noch schwieriger fallen mußte als den Werften. Aus diesem Grunde wurde den Reedereien im Vergleich zu den Werften¹⁴⁶⁾ eine merklich größere Summe aus dem ERP-Sondervermögen zugeteilt (Tabelle).

Finanzierung der Schiffsbau- und Ankaufsprogramme (Stand 31. 12. 1952)¹⁴⁷⁾

Pro- gramme	Zahl der Schiffe	BRT	davon in Fahrt		Bau- bzw. Erwerbs- kosten in Mill. DM	Finanzierung	
			Zahl	BRT		ERP- Mittel in Mill. DM	Andere Mittel in Mill. DM
1949	214	197 568	211	196 471	170	89	80
1950	104	312 520	100	296 916	233	15	278
1951	105	315 556	48	101 980	437	30	407
1952	146	392 630	1	2 532	626	165	460
	569	1 218 274	360	597 899	ca. 1 528	ca. 301	ca. 1 227

So ergibt sich ähnlich wie für die Werften auch für die Reedereien das Bild der „Initialzündung“, die nach der Schaffung eines ausreichenden und sich stetig vermehrenden Anlagevermögens mit dem Ablauf der Erholungsphase die Möglichkeit zu umfangreicher Selbstfinanzierung bot.¹⁴⁸⁾

¹⁴⁴⁾ Bundesminister für den Marshallplan, a. a. O. S. 30.

¹⁴⁵⁾ Hamburger Allgemeine Zeitung, 17. 1. und 11. 2. 1950.

¹⁴⁶⁾ Vgl. S. 42 f.

¹⁴⁷⁾ In Anlehnung an: Bundesminister für den Marshallplan, a. a. O., S. 30.

¹⁴⁸⁾ Die Möglichkeit zur Selbstfinanzierung kann abgelesen werden aus der jährlichen Differenz des Anlagevermögens einer Werft oder Reederei von Jahr zu Jahr, wie sie in den Bilanzen ausgewiesen wird. Das Ausmaß der Selbstfinanzierung eines Unternehmens zu erkennen, ist indessen nicht ohne gründliche betriebswirtschaftliche Untersuchungen möglich und mußte deshalb Gegenstand einer gesonderten Arbeit sein.

An dieser Stelle sei auf die oft gehörte Kritik an Ausmaß und Berechtigung der Selbstfinanzierung hingewiesen.¹⁴⁹⁾

So ist im Zusammenhang mit dem nach 1948 einsetzenden Wiederaufbau der Industrie Westdeutschlands vielfach darüber Klage geführt worden, daß die Unternehmungen zum Zweck der Selbstfinanzierung bei der Ausschüttung von Gewinnen übergroße Zurückhaltung geübt und damit die berechtigten Interessen der Aktionäre und Kapitalgeber vernachlässigt hätten. Ein weiteres Argument lautete, daß die Unternehmungen Selbstfinanzierung über den Preis und also unbilligerweise zu Lasten des Konsumenten durchgeführt hätten.

Dieser Argumentation muß entgegengehalten werden, daß gerade der Teil der Industrie, der im Gegensatz zur Grundstoff- und Exportindustrie in geringerem Umfang mit ERP-Gegenwertmitteln ausgestattet wurde, und für den die Preisbindungsvorschriften fortfielen, nur mit Hilfe der verschiedenen Quellen der Selbstfinanzierung neues Eigenkapital schaffen konnte. Dies war damals der einzig gangbare Weg, um die zerstörten oder sonst betroffenen Betriebe wiederaufzubauen. Hierzu verhalf der damals bestehende Verkäufermarkt durch seinen Preisauftrieb in der Knappheitsperiode der ersten Jahre nach der Währungsreform von 1948: Der Konsument konnte in diesem Zeitraum kaum etwas von seinem Einkommen sparen, und der „Sparvorgang“ verlagerte sich in die Unternehmungen. Später erfuhr diese Entwicklung neuen Auftrieb von der durch den Korea-Krieg verursachten Preishausschlag.

Daß in der genannten Form umfangreiche Selbstfinanzierung betrieben werden konnte, — wie in unserem Fall im Bereich der westdeutschen Schifffahrt — war wiederum nur möglich, weil die Preiskalkulation der Unternehmungen die besondere Lage des Käufermarktes nach 1948 nutzen konnte: Der Konsument war damals nicht gewillt, die Befriedigung seines großen Nachholbedarfs noch länger hinauszuschieben, und er war daher bereit, für den unmittelbaren Konsum Gelder einzusetzen, die bei einer normalen Nachfragestruktur vermutlich als Ersparnisse über die Kreditinstitute auf den Kapitalmarkt gelangt wären — ganz zu schweigen von der Reaktion auf zwei Inflationen, die den Sparwillen zunächst einmal auf den Nullpunkt sinken ließ.

Hierbei soll nicht geleugnet werden, daß von den Unternehmungen angesichts einer solchen Sachlage in hohem Maße Knappheitsgewinne erzielt wurden. Aber immerhin hat deren Investierung zur Hebung der Produk-

¹⁴⁹⁾ Vgl. zur Möglichkeit und zum Umfang der Selbstfinanzierung in Westdeutschland die Darstellung bei K. Leist, Investitionen und Investitionspolitik in ihrem Einfluß auf die Einkommensstruktur — dargestellt am Beispiel der Deutschen Bundesrepublik, Dissertation, Basel 1954, S. 67 ff.

tion, zur Schaffung neuer Arbeitsplätze und zur Bildung neuer Einkommen erheblich beigetragen. Und dies ist letztlich ja wieder dem Konsumenten zugute gekommen.

Wenn die Verhältnisse nach 1948 auch keine andere Wahl zuließen, so dürfen andererseits die Schwächen des Unternehmersparens nicht übersehen werden. Deshalb sollte schon aus Gründen der Wirtschaftsmoral die Selbstfinanzierung, zumindest soweit sie über den Preis erfolgt ist, nach erreichter Normalisierung der Eigenkapitalverhältnisse der Unternehmungen auf ein nach allen Seiten vertretbares Maß reduziert werden. Daß dieser Grundsatz gerade in Westdeutschland auch trotz fortschreitender Stabilisierung unseres Wissens nicht immer anerkannt und befolgt wird, darauf kann im Rahmen dieser Arbeit nicht eingegangen werden.

Hier soll lediglich erwähnt werden, daß das Ausmaß der Selbstfinanzierung nach der Währungsreform nicht sicher und das Ausmaß der Selbstfinanzierung über den Preis schon gar nicht festgestellt werden können: Präzise statistische Angaben hierüber sind nicht vorhanden. Immerhin kann unter Heranziehung einer Statistik der Bank deutscher Länder¹⁵⁰⁾ global festgehalten werden, daß die westdeutsche Nettoinvestition nach der Währungsreform knapp zur Hälfte durch die verschiedenen Quellen der Selbstfinanzierung (über den Preis, durch nicht ausgeschüttete Gewinne und Abschreibungen, etc.) ermöglicht werden konnte.

Wie bei den Werften, so auch bei den Reedereien traten die Zuweisungen aus dem ERP-Sondervermögen allmählich in den Hintergrund. Hauptbedeutung dagegen gewann das Instrument der steuerbegünstigten Mittel, die auf Grund des § 7 d des deutschen Einkommensteuergesetzes¹⁵¹⁾ für Investitionen im Bereich des Schiffbaues zur Verfügung standen: Aus den Bestimmungen dieses Paragraphen ergab sich für die Erwerber oder Hersteller von Schiffen die Möglichkeit, „im Jahr der Anschaffung oder Herstellung 15 %

¹⁵⁰⁾ Bank deutscher Länder, Monatsberichte, August 1951.

¹⁵¹⁾ W. Blümich / L. Falk, Einkommensteuergesetz, 6. Aufl., Berlin und Frankfurt 1951, S. 367 f.: „§ 7d. Bewertungsfreiheit für Schiffe. (1) Bei Schiffen, die nach dem 31. Dezember 1948 angeschafft oder hergestellt worden sind, können ... im Jahr der Anschaffung oder Herstellung und in dem darauffolgenden Jahr bis zu je 15 vom Hundert der Anschaffungs- oder Herstellungskosten abgesetzt werden. Die Absetzung für Abnutzung in den folgenden Jahren bemißt sich nach dem dann noch vorhandenen Restwert und der Restnutzungsdauer des Schiffes ... (2) Steuerpflichtige ... können (aus dem Gewinn — Anm. d. Verf.) Zuschüsse oder unverzinsliche Darlehen zur Förderung des Schiffbaues ... im Jahr der Hingabe als Betriebsausgaben oder Werbungskosten absetzen, wenn die Zuschüsse oder Darlehen einem Unternehmer für den Bau eines von ihm bei einer Werft im Bundesgebiet in Auftrag gegebenen, zum Erwerb durch die Schifffahrt dienenden Schiffes gegeben werden und dieses Schiff nach Fertigstellung in sein Eigentum übergeht.“

der Anschaffungs- oder Herstellungskosten“ von der Steuer abzusetzen. Die Begünstigung liegt also darin, daß Erwerber oder Hersteller von Schiffen, wenn sie *e i g e n e* Mittel (d. s. ihre Gewinne) für den vorgenannten Zweck einsetzten, eine steuerfreie Quote von 15 % verwenden konnten. Darüber hinaus begünstigte das Gesetz die „*F r e m d*finanzierung des Schiffbaues beim Finanzier“:¹⁵²⁾ Mit Hilfe dieses Privilegs konnten dem Schiffbau aus betriebsfremden Gewinnen Zuschüsse und Darlehen gegeben werden. Diese waren anfangs bis zu 100 % als Betriebsausgabe oder Werbungskosten steuerabzugsfähig. Später¹⁵³⁾ wurde diese Abzugsfähigkeit auf 30 % bis 50 % des Bruttogewinns (d. i. der vor Abzug dieser Zuschüsse und Darlehen ausgewiesene Gewinn) im Sinne des Einkommensteuergesetzes ¹⁵⁴⁾ reduziert. Die Ausnutzung des § 7 d und seine Stellung im Verhältnis zu den übrigen Finanzierungen zeigt die folgende Tabelle:¹⁵⁵⁾

Finanzierung des Wiederaufbaues der Handelsflotte

Bis zum 31. 12. 1953:

ERP und ERP-Rückflüsse	301
Wiederaufbaudarlehen	340
§ 7 d EStG.	ca. 1 000
Steuerbegünstigte Schiffspfandbriefe und Kommunal-Anleihen	ca. 100
Kreditlinie der BdL ¹⁵⁶⁾	190

Für das Rechnungsjahr 1954 kommen noch hinzu:

ERP	50
Wiederaufbaudarlehen	70
§ 7 d EStG.	ca. 250
	ca. 2 301

Aus der obigen Tabelle wird ersichtlich, daß neben der an anderer Stelle behandelten Selbstfinanzierung über den Preis und Gewinn die Abschreibung die wichtigste Selbstfinanzierungsquelle darstellte. Dies gilt jedoch nicht nur für den hier beschriebenen Fall der Schifffahrt, sondern darüber hinaus für die gesamte westdeutsche Wirtschaft: Nach FORSTER¹⁵⁷⁾ sind von Mitte

¹⁵²⁾ W. Blümich / L. Falk, a. a. O.

¹⁵³⁾ Das Deutsche Bundesrecht, Neufassung zum Einkommensteuergesetz, 54. Lieferung, VII B, Juli 1953, S. 10: § 7g in Ergänzung zu § 7d.

¹⁵⁴⁾ W. Blümich / L. Falk, a. a. O., S. 69: „§ 4 — Gewinn ist der Unterschiedsbetrag zwischen dem Betriebsvermögen am Schluß des Wirtschaftsjahres und dem Betriebsvermögen am Schluß des vorangegangenen Wirtschaftsjahres, vermehrt um den Wert der Entnahmen und vermindert um den Wert der Einlagen.“

¹⁵⁵⁾ Hamburger Anzeiger, Sonderbeilage zum Überseetag 1954, 7. 5. 1954: „Neue Wege beim Aufbau der Handelsschifffahrt“.

¹⁵⁶⁾ BdL = Bank deutscher Länder.

1948 bis 1950 Kapitalbeträge zwischen 11 % und 42 % des gesamten übrigen Eigenkapitals durch Abschreibungen verflüssigt worden.

Abschließend muß bezüglich der sehr umfangreichen Verwendung¹⁵⁸⁾ von 7d-Geldern innerhalb der Schifffahrt hervorgehoben werden, daß aller Wahrscheinlichkeit nach der größere Teil dieser Gelder in erster Linie des steuerlichen Vorteils wegen und weniger aus ausgesprochenem Interesse an der betreffenden Investition selbst investiert worden ist: Man wollte die Gewinne, denen die 7d-Gelder entnommen wurden, nicht der Einkommensteuer verfallen lassen, sondern man erstrebte vielmehr die Erhaltung des eigenen Kapitals und trug auf diese Weise zum Neuaufbau der Flotte bei. In manchen Fällen haben diese Erwägungen sogar soweit geführt, daß dort investiert wurde, wo dies ohne den Anreiz der steuerlichen Begünstigung vermutlich unterblieben wäre.

Es erübrigt sich, im Einzelnen zu erklären, daß solch eine Einstellung hinsichtlich der Ausnutzung der Abschreibungen und Sonderabschreibungen den Gesundungsprozeß des Kapitalmarktes, der auch heute noch erst einen Bruchteil seiner alten Funktionen zu erfüllen vermag, beeinträchtigt. „Oder um es überspitzt auszudrücken: (Die Sonderabschreibungen) verhindern gewissermaßen selbst, daß sie überflüssig werden.“¹⁵⁹⁾

Welch weit größere Bedeutung neben der Selbstfinanzierung mittels günstiger Abschreibungsquoten¹⁶⁰⁾ gerade für die Reedereien die betriebsfremden Mittel gehabt haben, belegt die Tatsache, daß eigene Mittel eben nur in sehr beschränktem Umfange zur Verfügung standen. Wurden Sonderabschreibungen auch weitgehend für den Wiederaufbau verwendet, so waren sie dennoch nur für einen Bruchteil des Gesamtfinanzierungsbedarfes ausreichend — in der Regel konnten nur 20 %¹⁶¹⁾ des erforderlichen Kapitals aus eigener Quelle aufgebracht werden. Wie verschiedenartig andererseits die Kapitalverhältnisse der einzelnen Reedereien gelagert waren, zeigt eine Schwankungsbreite in der Kapitalstärke von stellenweise 10 % bis 80 %.¹⁶²⁾¹⁶³⁾

¹⁵⁷⁾ Vgl. K.-H. Forster, Finanzierung durch Abschreibungen, Stuttgart 1953.

¹⁵⁸⁾ 7d-Gelder kamen der Schifffahrt als Kredite, auf dem Wege der Parten-Reederei und als Gründungskapital für neue Reedereien zugute.

¹⁵⁹⁾ G. Materne, Sonderabschreibungen — auch jetzt noch?, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung, 2. 12. 1954.

¹⁶⁰⁾ Bei einer angenommenen Nutzungsdauer von 12 Jahren galt für das Anschaffungs- bzw. Herstellungsjahr sowie für das darauffolgende Jahr neben der Normalabschreibung von 8,3% noch eine Sonderabschreibungsquote von 15% (Vgl. S. 47). Der Restwert kann während der verbleibenden 10 Jahre zu 10% p. a. abgeschrieben werden. (Vgl. Wirtschafts- und Finanzzeitung, Frankfurt, 13. 7. 1949).

¹⁶¹⁾ Die Welt, Hamburg, 23. 4. 1949.

¹⁶²⁾ H. Morgenbesser, Die Lage der deutschen Werftindustrie, in: Wirtschaftsdienst, Hamburg 1953, Band 33, Heft 6, S. 383 f.

C. Das Ergebnis¹⁶⁴⁾

Erst 1952 wurde nach der 1951 erfolgten Aufhebung der Baubeschränkungen der Einsatz umfangreicher Mittel aller Kategorien voll wirksam. Trotz aller sonstigen Schwierigkeiten konnte die Produktion erheblich aus-
geweitet werden.

So standen die Stapelläufe Westdeutschlands im Jahre 1952 mit 11,84 % des Weltneubauvolumens bereits wieder an 3. Stelle, während sie im Jahre 1951 mit 8,47 % noch die 4. Stelle eingenommen hatten.¹⁶⁵⁾

Aus dem Vorangegangenen ergeben sich Anhaltspunkte für die Würdigung des gesamten Hilfswerkes, wobei das ERP trotz seiner zentralen Stellung natürlich doch nicht isoliert betrachtet werden darf. Damit kehren wir zur Fragestellung des Anfangs zurück und wiederholen, daß eine einseitig spezifizierende Abschätzung des ERP in seiner Wirkung auf den westdeutschen Wiederaufbau ein nicht lösbares Problem darstellt. Wohl sind Wirkung und Erfolg als Endergebnis eindeutig festgelegt,¹⁶⁶⁾ aber die Anteilsquoten der Auslandshilfe sind eben infolge der gegenseitigen Überschneidung der Hilfsfaktoren und der Faktoren der eigenen Leistung Westdeutschlands nicht faßbar. Eine weitere Komplikation ergibt sich dadurch, daß die Finanzierung des Aufbauprogrammes durch das ERP-Sondervermögen lediglich als komplementäre Beteiligung und nicht als Vollfinanzierung erfolgte. Endlich ist eine zahlenmäßige Feststellung der akkumulierenden Wirkung der Gegenwertmittel nicht möglich, weil die westdeutsche Investitionsstatistik hierfür zur Zeit noch nicht ausreicht.

¹⁶³⁾ So standen z. B. der Hamburg-Amerika-Linie (HAPAG) für den Aufbau ihrer neuen Flotte von 25 Schiffen nur 18 Millionen DM eigene Mittel bei einem Gesamtkapitalbedarf von 250 Millionen DM zur Verfügung (Frankfurter Allgemeine Zeitung, 19. 11. 1954).

¹⁶⁴⁾ Hier sei auf einen neuen Forschungsbericht des Instituts für Weltwirtschaft an der Universität Kiel verwiesen, der bei Abschluß dieser Arbeit in unsere Hände gelangte und zu unserer Genugtuung die Gedanken dieses Abschnittes im Wesentlichen bestätigt: H. Heeckt / H. Stender, Der Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte — Volkswirtschaftliche und juristische Grundsatzfragen der Wiederaufbaufinanzierung, Kieler Studien 31, Kiel 1954.

¹⁶⁵⁾ Vgl. hierzu die folgende Tabelle bei H. Morgenbesser, a. a. O., S. 381:

Lieferungen von Seeschiffen an das In- und Ausland

	1950		1951		1952	
	Ablieferungen	BRT	Ablieferungen	BRT	Ablieferungen	BRT
Inland	182	136 637	172	275 005	155	248 317
Ausland	2	10 387	18	27 046	72	255 185

¹⁶⁶⁾ Bundesminister für den Marshallplan, Bericht der deutschen Bundesregierung über die Durchführung des Marshallplanes, Bonn 1949 ff.
Kreditanstalt für Wiederaufbau, Jahresberichte, Frankfurt/M. 1949 ff.

Ist auch die bisherige Analyse mit diesem Negativum belastet, so läßt sie doch in aller Deutlichkeit die Bedeutung der ausländischen Unterstützung als *Starthilfe* bei der wirtschaftlichen Renormalisierung Westdeutschlands hervortreten. Der Wiederaufbau hätte unseres Erachtens zu einem so frühzeitigen Zeitpunkt gar nicht beginnen können, wären nicht vorher die stimulierenden Warenlieferungen des ERP erfolgt. Ein Blick auf die deutsche Einfuhr mag dies veranschaulichen. So wurden die Einfuhren nach Westdeutschland in den Jahren 1948 bis 1951 in der nachfolgenden Anteiligkeit aus GARIOA- und ERP-Mittel bestritten:¹⁶⁷⁾

1. Halbjahr 1948	67 %
1. Halbjahr 1949	48 %
1. Halbjahr 1950	21 %
3. Quartal 1950	18 %
4. Quartal 1950	14 %
1. Quartal 1951	13 %

Ähnlich wie bei Schiffbau und Schifffahrt muß auch hier auf das Übergewicht der Hilfe im Anfangsstadium des Aufbaues hingewiesen werden: Die im Wesentlichen auf Grant-Basis erfolgten Einfuhren bedeuteten eine nennenswerte Entlastung der Zahlungsbilanz mit der doppelten Wirkung, daß die aus den Einfuhren resultierenden Gegenwerte für die Ausweitung des Investitionsvolumens verwendet werden konnten. Dies trug seinerseits wiederum zum Aufbau des Exportpotentials bei. Wurden Rückzahlungsansprüche für diese Einfuhren später auch zu einigen Teilen geltend gemacht, so bedeutete indessen der Aufschub dieser Geltendmachung um ca. 4 Jahre,¹⁶⁸⁾ daß das westdeutsche Industrievolumen sich in der für die Folgezeit so wichtigen Erholungsphase ohne Belastung von dieser Seite frei entfalten konnte. Ohne die wenigstens zunächst nicht durch Gegenleistungen beschwerten Auslandsgüter wäre ein großes Exportvolumen zur Bezahlung der damals lebenswichtigen Importe erforderlich geworden, was die Mittel für die eigenen Investitionen erheblich eingeschränkt haben würde. Dies wäre wiederum für die Entfaltung im Anfangsstadium recht hemmend gewesen.

Von einem solchen Standpunkt aus muß auch die seinerzeit häufig gehörte Kritik an dem Ausmaß der Hilfsbeträge, wie sie auf manche Industriezweige — so z. B. auf den Schiffbau — entfielen, als nicht ganz berechtigt bezeichnet werden. Das Hilfsprogramm muß vielmehr richtig verstanden werden: Die Hilfsgelder des ERP als Startbegünstigung und die Selbsthilfe der europäischen Länder sollten sich *ergänzen*.

¹⁶⁷⁾ Bundesminister für den Marshallplan, Der Weg der westdeutschen Wirtschaft, Bonn, April 1951, S. 14.

¹⁶⁸⁾ Vgl. Anm. 5.

D. Ausblick

Bereits im Vorangegangenen wurde die weitreichende Bedeutung der Schifffahrt Westdeutschlands für die Fortführung und den Wiederaufbau seiner Wirtschaft unterstrichen. In diesem Zusammenhang muß die Frage gestellt werden, wie weit der Nachkriegsbedarf an Schiffsraum gedeckt und ob der eventuell notwendige Weiterausbau der Handelsflotte gesichert ist. Mit Rücksicht auf die Thematik dieses Teiles unserer Analyse wollen wir wiederum die Finanzierung in den Mittelpunkt stellen.

Wir erinnern daran, daß die Ausgangslage der Reedereien durch umfassende Ablieferungen und Demontagen sowie infolge der Währungsreform durch weitgehende Schrumpfung der liquiden Mittel gekennzeichnet war. So stand den Reedereien für den Wiederaufbau kein nennenswertes Eigenkapital zur Verfügung. Außerdem konnte der Schiffbau infolge der Preissteigerung nach 1945 die alten Durchschnittspreise je BRT nicht mehr aufrechterhalten. Verschärft wurde diese ungünstige Situation dadurch, daß die westdeutsche Schifffahrt sich erst verspätet in die heftige Nachkriegskonkurrenz einschalten konnte, da die alliierten Bestimmungen eine Teilnahme deutscher Reedereien an dem einträglichen Seehandel der Nachkriegszeit zunächst bekanntlich nicht zuließen.

Trotz all dieser Schwierigkeiten ist es immerhin gelungen, mit Hilfe ausgedehnter Eigen- und Fremdfinanzierung, wie in den vorhergehenden Kapiteln gezeigt wurde, die deutsche Flotte wieder auf den ansehnlichen Stand von 2 002 800 BRT frachttragender Schiffstonnage¹⁶⁹⁾ zu bringen.

Dieser positiven Leistung steht entgegen, daß mit der vorgenannten Zahl erst ca. 50 % des Tonnagebestandes der Vorkriegszeit¹⁷⁰⁾ erreicht sind. Diese Tonnage wiederum ermöglicht die Beförderung unter deutscher Flagge von nur 23 %¹⁷¹⁾ des westdeutschen Außenhandels im Gegensatz zur Vorkriegszeit, für die die entsprechende Zahl — allerdings nur für Gesamtdeutschland — mit 50 % bis 55 %¹⁷²⁾ angegeben wird.

Aufgrund einer solchen Sachlage ist manchenorts die Forderung nach einem Weiterausbau der Flotte zu vernehmen. Das ist jedoch nur möglich, wenn das zentrale Problem der Finanzierung, das durch den bei der Schifffahrt auch heute noch bestehenden Mangel an Eigenkapital¹⁷²⁾ sein besonderes Gewicht erhält, auf längere Sicht gelöst ist.

¹⁶⁹⁾ W. Wenzke, Unsere Handelsflotte ist noch zu klein, in: Die Zeit, Hamburg, 23. 9. 1954.

¹⁷⁰⁾ Siehe S. 36.

¹⁷¹⁾ W. Wenzke, a. a. O.

¹⁷²⁾ H. Heeckt / H. Stender, a. a. O., S. 96 f.

In Anbetracht dieses immer noch akuten Eigenkapitalmangels muß der bevorstehende Fortfall der Abschreibungsbegünstigungen des § 7 d des Einkommensteuergesetzes, die neben den früher zitierten Finanzierungsquellen den hauptsächlichen Anteil an der Wiederaufbaufinanzierung der Reedereien gehabt haben, als schmerzlich empfunden werden. Danach können steuerbegünstigte Zuschüsse und unverzinsliche Darlehen nur noch bis zum 31. 12. 1954¹⁷³⁾ gegeben werden. Potenziert wird dieser Engpaß in der Finanzierung dadurch, daß vom Instrument der Selbstfinanzierung über den Preis gegenwärtig infolge des ohnehin bereits stark angestiegenen Preisniveaus kaum mehr Gebrauch gemacht werden kann, wie dies in der Anfangsphase des Aufbaues möglich war.

Welche Möglichkeiten stehen angesichts einer derartig beschaffenen Kapitalknappheit für den Fall des Wiederaufbaus der Flotte zur Verfügung? Die Bundesregierung, die mindest ebenso stark an der Vergrößerung des Tonnagebestandes interessiert ist wie die Reedereien, will die Weiterfinanzierung auf anderem Wege sichern. So soll im Bundeshaushalt für 1955 eine Bundesgarantie von ca. 100 Millionen DM¹⁷⁴⁾ vorgesehen werden. Außerdem sind im Bundeshaushalt für 1955 Zinsverbilligungsmittel in Höhe von 6 bis 7 Millionen DM¹⁷⁴⁾ geplant. Diese Zinsverbilligungsmittel können aber nur dann wirksam werden, wenn auch das dazugehörige Kapital beschafft werden kann. Daß in der Kapitalbeschaffung aber Schwierigkeiten zu befürchten sind, dahingehend äußerte sich unlängst der Vorsitzende des Verbandes deutscher Reeder, R. STOEDTER, etwa in diesem Sinne:¹⁷⁵⁾ Da es attraktivere Geldanlagen gäbe, glauben die deutschen Reeder, daß sie auf dem Kapitalmarkt immer am Ende der Schlange der Kapitalsuchenden stehen würden.

Es bleibt daher zu hoffen, daß der Kapitalbedarf durch die Emission neuer Aktien und Obligationen der Großreedereien und die Ausgabe von Schiffspfandbriefen sowie womöglich durch ausländische Kapitalhergabe gedeckt werden kann.¹⁷⁶⁾

¹⁷³⁾ Vgl. Frankfurter Allgemeine Zeitung, 11. 12. 1954.

¹⁷⁴⁾ Frankfurter Allgemeine Zeitung, 21. 9. 1954.

¹⁷⁵⁾ A. a. O., 11. 12. 1954.

¹⁷⁶⁾ Vgl. hierzu H. Heeckt / H. Stender, a. a. O., S. 52 ff.

3. Kapitel: Zur internen Bedeutung der amerikanischen Auslandshilfe

A. Außerwirtschaftliche Aspekte

Bisher beschäftigten wir uns in der Hauptsache mit dem Hilfswerk an sich, ohne seiner Auswirkung im binnenwirtschaftlichen Bereich der USA sowie darüber hinaus seiner außerwirtschaftlichen Rolle Beachtung zu schenken. Eine Auseinandersetzung mit diesen beiden Punkten ist jedoch bei einem Versuch allseitiger Würdigung unentbehrlich. Wenden wir uns zunächst den außerwirtschaftlichen Aspekten zu.

Die offizielle Begründung des amerikanischen Hilfswerkes lautete dahin, der Welt und sich selbst die demokratische Lebensform und persönliche Freiheit zu bewahren. Beides, so befürchtete man an maßgebender Stelle, würde in einem dritten Weltkriege durch Verarmung, Zwangswirtschaft und Herrschaft des Militärs stärkster Gefährdung ausgesetzt sein, selbst wenn die USA aus einem derartigen Konflikt als Sieger hervorgingen.

Hieran läßt sich die Frage anschließen, wieweit die amerikanische Hilfe — von der eigentlichen wirtschaftlichen Unterstützung abgesehen — auch politisch-militärische Ziele im Auge gehabt hat. Diese Frage kann nur aus der Gesamtkonstellation heraus, wie sie sich aus dem Antagonismus von den USA und der Sowjetunion ergibt, beantwortet werden.

Offenkundig war die wirtschaftliche Gesundung und politische Einigung Europas von lebenswichtigster Bedeutung für die neue Welt. So sagt der „Economist“: „Mr. Hoffman (der langjährige Administrator des Marshallplanes — Anm. d. Verf.) is doing the cause of European unity a grave injury by laying so much emphasis on its economic aspects . . . No one doubts that disinterested, as well as interested, motives lie behind the American demand that the Marshall Plan should be the occasion for knitting its beneficiaries together. But European unity is obviously a vital strategic and political interest of the United States.“ Ebenso deutlich formulierte Averell HARRIMAN die offizielle Politik seines Landes:¹⁷⁷⁾ „Die Vereinigten Staaten haben ein menschliches, wirtschaftliches, strategisches und politisches Interesse, den am Marshallplan teilnehmenden Ländern bei ihrem wirtschaftlichen Aufbau zu helfen.“ Dies war in aller Eindringlichkeit gegen die Sowjetunion gerichtet, die laut A. A. SCHDANOW, Mitglied des Politbüros, sich vornahm, „die Verwirklichung des Marshallplanes zu verhindern.“¹⁷⁸⁾

Somit sollte die amerikanische Nachkriegshilfe und das ERP beides erreichen: Wirtschaftliche und strategische Stärkung gegen den Kommunismus.

¹⁷⁷⁾ The Economist, London, 25. 2. 1950.

¹⁷⁸⁾ Wirtschaftsrevue, Konstanz, 4. 10. 1947.

Auch der Zeitpunkt der Inauguration des ERP weist darauf hin: In den Jahren 1947/1948 schienen Frankreich und Italien zufolge tiefgreifender wirtschaftlicher Schwierigkeiten unmittelbar vor einem Umsturz zu stehen. Diesem Plan — konzipiert im Angesicht des sowjetischen Übergewichtes — war zunächst keine Erfüllung beschieden. Es war der Sowjetunion gelungen, mit Hilfe der Berliner Blockade die Augen der USA auf europäische Angelegenheiten zu lenken, während sie selbst ihre Position in ganz Asien zu stärken verstand.

Im Hinblick auf die kommunistische Bedrohung der Türkei und Griechenlands verkündete Präsident TRUMAN im März 1947¹⁷⁹⁾ die nach ihm benannte „TRUMAN-DOKTRIN“, mit der die Politik des „appeasement“ endgültig aufgegeben werden sollte. Der weiteren Ausbreitung des Kommunismus sollte mit finanzieller und militärischer Hilfe ein Damm gesetzt werden, wobei die wirtschaftliche Hilfe eindeutig auf das Hauptziel gerichtet war, nämlich auf die Verhinderung des weiteren Vordringens der Sowjetunion. Wie sehr dies als leitender Gedanke stets hinter der eigentlichen wirtschaftlichen Zielsetzung des Hilfsprogrammes gestanden hat, wurde kürzlich erneut von dem Präsidenten der demokratischen Partei der Vereinigten Staaten bestätigt, unter deren Ägide das ERP seinerzeit ins Leben gerufen worden ist:¹⁸⁰⁾ „In zehn Jahren haben sie (die USA — Anm. d. Verf.) sich in drei Unternehmungen . . . gestürzt: Das Leih- und Pachtgesetz . . . ; der Marshallplan, der dazu ausersehen war, in Friedenszeiten der revolutionären Aggression stalinistischer Prägung zu begegnen, und das Punkt-Vier-Programm, das den unterentwickelten Ländern helfen sollte . . .“

Die TRUMAN-DOKTRIN wurde jedoch nach der Befriedung Griechenlands, der militärischen Sicherung der Türkei und der bewaffneten Intervention in Korea fallen gelassen. Das Schwergewicht wurde jetzt ausschließlich auf die wirtschaftliche Erholung gelegt, ohne daß gleichzeitig Maßnahmen zur militärischen Unterstützung ergriffen worden wären.

Dieser Umschwung wurde indessen niemals öffentlich als Preisgabe der TRUMAN-DOKTRIN diskutiert; vielmehr wurde er als ein besserer Weg zur Eindämmung des Kommunismus bezeichnet, in der Meinung, daß allein schon die wirtschaftliche Sanierung der gefährdeten Länder ihre Anfälligkeit der kommunistischen Infektion gegenüber herabsetzen würde. Lediglich einige reaktionäre Abgeordnete des Kongresses, unter ihnen der Abgeordnete Judd, fragten wiederholt:¹⁸¹⁾ „Why should we expect the Communists

¹⁷⁹⁾ Vgl. Anm. 1.

¹⁸⁰⁾ Adlai Stevenson, Amerikas Sendung, in: National Zeitung, Nr. 493, Basel, 25. 10. 1954.

¹⁸¹⁾ E. Lonigan, Re-Examination of the Marshallplan, in: Human Events, Washington, Band 2, Nr. 35, 30. 8. 1950.

to keep out of Western Europe (or Korea, or Siam) when our investment of billions only makes those countries more tempting.“ Diese Zweifel konnten sich jedoch nicht durchsetzen und der These von der Dringlichkeit gleichzeitiger militärischer Hilfe nicht zur Anerkennung verhelfen.

Wie entstand dieser Wechsel? Um hierauf die Antwort zu finden, muß bis in das Jahr 1947 zurückgegangen werden: Als die TRUMAN-DOKTRIN verkündet wurde, sah die Sowjetunion vorerst davon ab, diese offen anzugreifen. Es gelang der Sowjetunion vielmehr, den USA die Idee von der Erhöhung des Lebensstandards zu „verkaufen“, mag dies bewußt oder unbewußt geschehen sein. Sicherlich waren sich die USA dessen nicht bewußt, als sie diese Idee aufgegriffen und darüber die militärisch-strategischen Gegebenheiten aus dem Kreis ihrer politischen Planung entließen. Die Sowjetunion jedoch gewann Vorteil dadurch, daß ihr das ERP, von dem sie sich ruhig zurückgezogen hatte,¹⁸²⁾ mindestens ebenso zum Nutzen wurde wie den eigentlichen Empfängern der Hilfe — allerdings in einem ganz anderen und von den USA wahrlich nicht beabsichtigten Sinne: Die Sowjetunion wußte, daß die USA und ihre Alliierten unbewaffnet keine Gefahr darstellten.

Während der ersten drei Jahre vom Anbeginn des ERP, in denen die USA ihr Hauptaugenmerk auf die wirtschaftliche Unterstützung richteten, konnte die Sowjetunion ihre Bewaffnung ungestört weiterführen. Als dann mit Ende des Jahres 1951 die USA den Akzent der Unterstützung auf die Verteidigungshilfe¹⁸³⁾ verschoben, war es geradezu ein Problem geworden, den Rüstungsvorsprung der Sowjetunion aufzuholen.

B. Belastung oder Ventil für Überschüsse?

Vergegenwärtigen wir uns zur Beantwortung dieser Frage die Hauptdaten der amerikanischen Wirtschaft in ihrem Verhältnis zu dem zahlenmäßigen Ausmaß der amerikanischen Auslandshilfe:

1951 betrug das amerikanische Volkseinkommen 278,4 Milliarden Dollar (1953: 307,7 Milliarden Dollar).¹⁸⁴⁾ Dem stand gegenüber das ERP-Volumen für alle Teilnehmerländer (3. 4. 1948 bis 31. 12. 1951) in der Höhe von 11,4 Milliarden Dollar (Westdeutschland: 1,3 Milliarden Dollar).¹⁸⁵⁾

Vergleicht man die gesamte ERP-Hilfe von 11,4 Milliarden Dollar mit dem amerikanischen Volkseinkommen für die g a n z e , der ERP-Aktion ent-

¹⁸²⁾ Vgl. Fußnote 2, S. 6.

¹⁸³⁾ Vgl. S. 27 f.

¹⁸⁴⁾ Vgl. U.S. Department of Commerce, Survey of Current Business, Washington, February 1954, S. 12.

¹⁸⁵⁾ U. S. Department of Commerce, US-Foreign Aid, Washington, April 1954, Table A.

sprechenden Periode (1948 bis 1951) in der Höhe von 957 Milliarden Dollar (Summe der Volkseinkommen der Jahre 1948/1949/1950/51),¹⁸⁶⁾ ¹⁸⁷⁾ so ergibt sich, daß die ERP-Hilfe weniger als 1,5 % des amerikanischen Volkseinkommens ausgemacht hat. Somit reduziert sich die Bedeutung des ERP im Rahmen der amerikanischen Gesamtwirtschaft ganz wesentlich. Dazu bedenke man, daß die USA, die $\frac{1}{15}$ der Weltbevölkerung repräsentieren, je $\frac{3}{5}$ der Welterzeugung an Erdöl, Stahl, Mais, die Hälfte an Baumwolle und $\frac{1}{5}$ an Weizen stellen.¹⁸⁸⁾

Die eben beigebrachten Vergleichsziffern entkräften die Vorstellung, als wären die Lieferungen nach Europa eine stark ins Gewicht fallende Belastung für die amerikanische Volkswirtschaft gewesen: Die Hauptmasse der Hilfe stamme aus der Zeit der Warenknappheit in den USA; diese wiederum sei durch den Export von Industrierzeugnissen in das Ausland vergrößert worden; der dadurch einsetzende Warenmangel habe dann seinerseits die Preissteigerungen hervorgerufen.

Ohne diesen Sachverhalt als solches in Abrede stellen zu wollen, glauben wir die akute Warenknappheit nicht so sehr den ERP-Exporten, als vielmehr dem durch den Krieg verursachten Nachholbedarf zuschreiben zu dürfen.

Im Zusammenhang hiermit gelangen wir nun zur Erörterung der Frage der Überschüsse, d. h. der oft geäußerten Polemik gegen die amerikanische Leistung: Von den USA sei die Idee der Auslandshilfe und speziell des ERP einzig im Sinne eines willkommenen Ventils für die Verwertung von Überschüssen, die für die heimische Wirtschaft — vor allem für die Landwirtschaft eine störende Hypothek bedeuteten, konzipiert worden.

Waren auch zeitweise erhebliche Überschüsse namentlich an landwirtschaftlichen Gütern und im Schifffahrtssektor vorhanden, so halten wir doch den Standpunkt für falsch, das Programm der Auslandshilfe und besonders des ERP sei in erster Linie zur Verwertung von Überschüssen durchgeführt worden. Es ist selbstverständlich, daß Überschüsse dort, wo sie zur Verfügung standen, zur Bestreitung des Hilfsprogrammes verwendet wurden. Aber auch hier können die Vergleichszahlen zeigen, daß, wenn auch zeitweilig Überschüsse durch den Bedarf für die Auslandshilfe aufgesogen wurden, von Überschußverwertung über die ganze Periode der Hilfslieferungen hinweg nicht die Rede sein konnte.

¹⁸⁶⁾ New York Worlds Telegram and The Sun, The World Almanac, New York 1951, S. 677 sowie 1953, S. 749.

¹⁸⁷⁾ Der amerikanischen Gesamtleistung (1. 7. 1945 bis 30. 6. 1953) an das Ausland in der Höhe von 45 Milliarden Dollar (davon an Westdeutschland 3 932 Milliarden Dollar) stand allein im Jahre 1953 ein amerikanisches Volkseinkommen in der Höhe von 307,7 Milliarden Dollar gegenüber. (Vgl. hierzu Fußnoten 73 und 87).

¹⁸⁸⁾ Zahlen aus: Dr. Küntzel, Der Marshallplan, Kiel 1950.

Selbst wenn bei der Stützung der amerikanischen Ausfuhr durch das Hilfsprogramm die Absicht mitgespielt hätte, eine Wirtschaftskrise aufzuhalten oder gar zu vermeiden, so ist nachträglich schwer zu verstehen, wie weniger als 1,5 %¹⁸⁹⁾ des Volkseinkommens zu einer nachhaltigen Konjunkturstützung hätten ausreichen können. Gerade infolge der Warenknappheit, die ja mit der Periode der Hauptlieferungen zusammenfiel, kann die Absatzfrage und damit die Frage der Überschüsse kein so beunruhigendes Problem gewesen sein, wie oft angenommen wird.

Die viel umstrittene Frage, ob ein eigenes wirtschaftliches Interesse der USA am Hilfswerk bestanden hat, tritt in den Hintergrund gegenüber der Wirkung der Hilfe. Für den Empfänger der Hilfe war es ganz gleichgültig, ob ein Eigeninteresse der USA bestand oder nicht bestand. Die Hauptsache war vielmehr, daß den europäischen Ländern tatsächlich geholfen worden ist.

Mag auch der Anteil der wirtschaftlichen Berechnung immerhin schwierig aufzuklären sein, so ist die spontane Hilfsbereitschaft der amerikanischen Bevölkerung um so eindeutiger festzustellen. Dies drückt sich in der privaten und nicht-öffentlichen Hilfe aus, die nicht weniger als 10 % der amerikanischen Gesamthilfe an Deutschland repräsentierte.

¹⁸⁹⁾ Vgl. S. 57

SCHLUSS

Es kann gesagt werden, daß der Inhalt der im Laufe der Analyse angestellten allgemeinen und besonderen Überlegungen die Funktion des ERP als Initialzündung und als entscheidend notwendige Ergänzung zur eigenen deutschen Anstrengung und Leistung bestätigt hat. Dies gilt nicht nur für den von uns betrachteten Fall der Schifffahrt, sondern darüber hinaus für die gesamte Wirtschaft Westdeutschlands und dort in hervorragendem Maße für die Grundstoff- und Exportindustrie, die in erster Linie in den Genuß der ERP-Gegenwertmittel kamen. Und mit diesem Begriff, der in Verbindung mit dem westdeutschen Wiederaufbau nicht fortzudenken ist, wird gleichsam das Stichwort gegeben auch zur retrospektiven Anerkennung dieses die ganze Wirtschaft umspannenden Finanzierungsinstrumentes. Die die endliche Gesundung der Wirtschaft ermöglichende „Injektion“, wie das ERP metaphorisch oft genannt wird, versuchten wir in ihrer Wirkung zu erfassen: Seiner Verwendung und Zielsetzung nach ist das ERP als umfassendes Instrument und System langfristiger Finanzierung an die zentrale Stelle innerhalb der Anfangsphase des gesamten Wiederaufbaues zu rücken.

Damit stellen wir die Verbindung zur Gegenwart her, von der aus gesehen sich die Bedeutung des ERP nochmals erhöht. Im Zentrum der Beurteilung steht auch hier wieder die langfristige Finanzierung. Diese, wie das Problem der Finanzierung überhaupt, sind besonders im Bereich der Industrie im Grunde noch nicht befriedigend gelöst, zwingen doch der noch nicht voll funktionsfähige Kapitalmarkt sowie der Mangel an Eigenkapital die Unternehmungen immer wieder zu langfristiger Verwendung kurzfristig gewährter Geldmittel. Dies hat in vielen Fällen zur Verschuldung der Unternehmungen an das Bankensystem geführt, die jedoch im Hinblick auf die hohe Gewinnbesteuerung der Unternehmungen von diesen nur schwer abgebaut werden kann. Andererseits können die Banken die Kurzfristigkeit der von ihnen gegebenen Kredite kaum in vollem Umfange geltend machen, da hierdurch die Unternehmungen angesichts ihrer häufig eingengten Liquidität — der größte Teil der Darlehen und Kredite pflegt in der Regel für die immer noch erforderliche langfristige Investierung verwendet zu werden — in Gefahr geraten würden.

Diese aus kredit- und währungspolitischen Überlegungen als labil zu bezeichnende westdeutsche Kreditstruktur ist deshalb mehrfach Gegenstand der Kritik. So schreibt die Frankfurter Allgemeine Zeitung:¹⁹⁰⁾

¹⁹⁰⁾ Frankfurter Allgemeine Zeitung, Milliarden warten schon, 1. 10. 1954.

„Daß die ‚kurzfristigen‘ Kredite der Geschäftsbanken heute zum Teil alles andere als kurzfristig sind, darüber wurde von den Banken nach außen hin nie gern gesprochen; es war gleichsam nur ein öffentliches Geheimnis. Umso bemerkenswerter ist es, daß jetzt auf dem Betriebswirtschaftertag in Berlin Dr. E. W. Schmidt von der Rheinisch-Westfälischen Bank ganz offen erklärt hat, die Bankdebtoren trügen zur Zeit bis zu einem gewissen Umfang bereits ausgesprochenen Beteiligungscharakter. Aber nicht nur das. Der Referent nannte auch eine Schätzung über den Umfang dieser formell kurzfristigen, de facto jedoch langfristigen Bankkredite. Im groben Durchschnitt, so meinte er, könnte man sagen, daß bei den Banken rund 30 Prozent der Debitoren konsolidierungsbedürftig seien. 30 Prozent ergeben eine respektable Summe. Legt man nur die Debitoren der Großbanknachfolger zugrunde (ohne Kredite an andere Banken), so wären das immerhin rund 1,25 Milliarden DM; für alle ‚Kreditbanken‘ im Sinne der Statistik der Bank deutscher Länder 2,3 bis 2,4 Milliarden DM. Wir wissen zwar nicht, ob man die genannte Schätzung ohne Vorbehalt auf alle Bankengruppen übertragen darf. Aber es zeigt sich doch, daß es zweifelsohne Milliardenbeträge sind, die von den Banken gleichsam ‚vorfinanziert‘ wurden und die nun auf den Kapitalmarkt warten.“

In Anbetracht einer solchen Sachlage halten wir es für geboten, die Frage, die wir an den Anfang unserer Betrachtungen stellten, zu wiederholen: Was wäre geschehen, wenn Westdeutschland nicht der amerikanischen Hilfe teilhaftig geworden wäre? In diesem Fall besteht berechtigter Grund zu der Annahme, daß die auch heute — und zwar sechs Jahre nach Beginn der ERP-Hilfe und des Wiederaufbaues — noch nicht ganz wiederhergestellte Leistungsfähigkeit des Kreditapparates in weit größerem Ausmaß eingeschränkt sein würde, als dies gegenwärtig der Fall ist.

Aus allen diesen Gründen sehen wir uns gehalten, zum Abschluß nochmals das wissenschaftliche Ergebnis unserer Überlegungen zu unterstreichen, zumal die richtige und wahre Bedeutung des ERP unter dem Eindruck der wirtschaftlichen und politischen Wiedererstarkung zu verblassen droht.

Anmerkungen

Zeittafel¹⁹¹⁾192)

mit den wichtigsten Abkommen und Gesetzen

1.

12. 3. 1947

Kongreßbotschaft TRUMAN's über die Lage im Mittelmeergebiet: Im Hinblick auf die besondere Lage Griechenlands und der Türkei sollen auch andere wirtschaftlich gefährdete Länder von den USA unterstützt und so gegen den Osten gestärkt werden.

8. 5. 1947

Rede Dean ACHESON's in Cleveland: Die USA nehmen zum ersten Male Stellung zu den drängenden Problemen der wirtschaftlichen Gesundung Europas und Deutschlands und geben damit den Anstoß für die Politik im Rahmen des späteren „Europäischen Wiederaufbauprogramms“ (ERP).

5. 6. 1947

Rede Außenminister MARSHALL's: Formulierung des Europäischen Wiederaufbauprogrammes.

13. 7. 1947

Von der Pariser Wirtschaftskonferenz, in deren Verlauf die europäischen Verhandlungen zum Marshallplan (ERP) geführt werden, wird den Oberbefehlshabern der Besatzungszonen und den Mitgliedern des Kontrollrates Weisung erteilt, Auskünfte über die Bedürfnisse und Aktiva Deutschlands einzuholen.

19. 7. 1947

Memorandum des Komitees für wirtschaftliche Zusammenarbeit Europas: Entwurf einer Antwort der europäischen Teilnehmerstaaten des ERP an Außenminister MARSHALL. Hierin sind u. a. enthalten die nationalen Aufbauprogramme für die Zeit von 1947 bis 1951, Angaben über die Defizite und Überschüsse an Nahrungsmitteln und Rohstoffen der einzelnen Teilnehmerländer sowie Stellungnahmen zu Fragen der Zahlungsbilanz, der europäischen Zusammenarbeit und Ausnutzung der vorhandenen Produktionskapazitäten.

22. 7. 1947

Das ERP wird vom deutschen Wirtschaftsrat in Frankfurt begrüßt und es wird die Entsendung deutscher Experten zu den Pariser Verhandlungen angeregt.

30. 7. 1947

Durch die Mitwirkung der drei westlichen Militärgouverneure wird Westdeutschland in die Verhandlungen zum ERP einbezogen. Später gehen die Fragebogen der drei westlichen Besatzungszonen beantwortet bei der Pariser Wirtschaftskonferenz ein, während die Sowjetunion die Beantwortung des Fragebogens für die sowjetische Besatzungszone ablehnt.

¹⁹¹⁾ Vgl. hierzu Europa-Archiv, Frankfurt/M. 1947, sowie a. a. O., Februar 1948, S. 1135 ff., die folgenden Untersuchungsberichte zur Wirtschaftslage Westdeutschlands: Bericht des KRÜG-Ausschusses, der HARRIMAN-Bericht, die Vorschläge des HERTER-Ausschusses und die Kritik Senator TAFT's an der amerikanischen Deutschland-Politik.

¹⁹²⁾ Vgl. a. a. O., Februar/September 1948.

17. 12. 1947

Abkommen zwischen den Vereinigten Staaten und Großbritannien: Änderung gewisser Bestimmungen des am 2. 12. 1946 in New York unterzeichneten Abkommens über die Vereinigung der amerikanischen und britischen Zone Deutschlands. Dieses Abkommen enthält Angaben über: Der Handel zwischen der Bizone und den Ländern des Sterlingblocks, die Konvertierbarkeit von Pfundbeträgen, die Funktionen der Joint Foreign Exchange Agency/JFEA (über diese wird der Handel zwischen der Bizone und den Ländern des Sterlingblocks in beiden Richtungen in Pfund abgewickelt) und die Joint Export-Import Agency/JEIA (Außenhandelsstelle) und deren Funktionen. Im Weiteren finden sich Angaben über Grundsätze der Wirtschaftsplanung und über Maßnahmen zur Güterbeschaffung.

Unterzeichnung des „Auslandshilfegesetzes von 1947“ für die Gewährung von Unterstützung an Österreich, China, Frankreich und Italien.

15./16. 3. 1948

Auf der zweiten Vollversammlung des CEEC (Commission for European Economic Cooperation) plädiert der französische Außenminister BIDAULT für die Aufnahme West-Deutschlands in das europäische Aufbauprogramm, worin er von dem britischen Außenminister BEVIN unterstützt wird. Dieser beantragt die Hinzuziehung der westlichen Besatzungszonen zu den Arbeiten der Konferenz: Dieser Antrag wird von der Vollversammlung am 16. 3. 1948 einstimmig angenommen.

3. 4. 1948

Unterzeichnung¹⁹³⁾ der dem amerikanischen Kongreß von Präsident TRUMAN am 19. 12. 1947 unterbreiteten „Economic Cooperation Act of 1948“. Gleichzeitig wird Paul G. HOFFMANN zum „Administrator for Economic Cooperation“ ernannt. Unter Titel I, Artikel 103, Teilnehmerländer des „ECA of 1948“ sind unter a/2 auch die Besatzungszonen Deutschlands eingeschlossen, unter der Voraussetzung, daß diese „an dem gemeinsamen Programm für den Wiederaufbau, das zur Erfüllung dieses Gesetzes aufgestellt ist, festhalten.“ Damit ist die Beteiligung der sowjetischen Besatzungszone automatisch ausgeschlossen.

16. 4. 1948

Mit dem Abkommen über die Organisation für europäische wirtschaftliche Zusammenarbeit (OEEC/Organisation for European Economic Cooperation) ist der Gegenpol zu der Economic Cooperation Act (ECA) in Washington gebildet. Das Abkommen betrifft die Rechte und Pflichten wie auch die Aufgaben der Teilnehmerstaaten, die sich im Zusammenhang mit der Verteilung und Kontrolle der von der ECA empfohlenen und vom amerikanischen Kongreß bewilligten Hilfsmittel ergeben.

14. 7. 1948

Abkommen zwischen den Gouverneuren der amerikanischen und britischen Besatzungszone Deutschlands über die Teilnahme am ERP.

15. 12. 1949

Durch ein weiteres Abkommen, das nach der Bildung der Deutschen Bundesregierung zwischen dieser und den Vereinigten Staaten von Amerika geschlossen wurde, wird dann auch die französische Zone in das Hilfssystem eingeschlossen.¹⁹⁴⁾

¹⁹³⁾ Public Law 472 — 80th Congress — 2d Session, Chapter 169 — S. 2202: "Foreign Assistance Act of 1948". Siehe auch: „Das Auslandshilfegesetz von 1948 in der abgeänderten Fassung vom 19. 4. 1949 mit den Durchführungsbestimmungen vom 3. 5. 1949. ECA-Mission für Deutschland. Frankfurt/M. 1949.

Ebenfalls: Foreign Economic Assistance Act of 1950: Public Law 535. 81st Congress — 20 Session. H. R. 7797.

¹⁹⁴⁾ Abkommen vom 15. 12. 1949 über wirtschaftliche Zusammenarbeit zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Vereinigten Staaten von Amerika, in: Bundesgesetzblatt, Bonn 1950, Nr. 5.

2.

Wenn im Verlaufe der Analyse dieses Kapitels die statistischen Angaben stets nur auf das Vereinigte Wirtschaftsgebiet (d. s. die amerikanische und die britische Besatzungszone) bezogen wurden, so liegt dies darin begründet, daß gleichwertige Angaben für die französische Besatzungszone nicht vorhanden sind. Grundsätzlich kann aber wohl gesagt werden, daß das Gesamtbild der französischen Zone im Wesentlichen — vielleicht mit Ausnahme der Bevölkerungsposition (die franz. Zone wurde fühlbar, wenn überhaupt, erst viel später mit Ausgewiesenen und Flüchtlingen belegt) — dem des Vereinigten Wirtschaftsgebietes und damit ganz Westdeutschland entsprach.

3.

In Bezug auf die soziale Lage im Vereinigten Wirtschaftsgebiet mögen folgende ziffernmäßige Angaben Aufschluß geben:

Von der Bevölkerung des Vereinigten Wirtschaftsgebietes waren $\frac{1}{10}$ auf öffentliche Unterstützung angewiesen, $\frac{1}{5}$ waren vom früheren Wohnort losgerissen, $\frac{2}{5}$ gehörten zu den unmittelbaren Kriegsoptionen (Kriegsverwehrte, Ausgewiesene, Flüchtlinge und Totalbombengeschädigte). $\frac{2}{3}$ der Bevölkerung waren stark unterernährt und die Arbeitskraft infolgedessen erheblich geschwächt. Daneben bewegte sich die individuelle Arbeitsleistung zwischen $\frac{1}{2}$ und $\frac{2}{3}$ der Leistung der Vorkriegszeit, während sich der durchschnittliche volkswirtschaftliche Arbeitseffekt auf $\frac{1}{3}$ der Vorkriegszeit belief. (G. W. Harmssen, Am Abend der Demontage, Bremen 1951. Außerdem: G. W. Harmssen, Reparationen, Sozialprodukt, Lebensstandard, Anlage V, Bremen 1947, S. 5 f.)

4.

Zwischen „Loans“ und „Credits“ besteht an sich kein Unterschied, und im Grunde haben sie beide den gleichen Effekt gehabt. Ein „Loan“ wurde lediglich im Fiskaljahr 1951/52 in Höhe von 16,9 Millionen Dollar (vgl. Bundesminister für den Marshallplan, Wiederaufbau im Zeichen des Marshallplanes, Bonn 1953, S. 22) auf Grund einer Bestimmung des Auslandshilfegesetzes Westdeutschland zur Verfügung gestellt. Dieser Bestimmung zufolge mußten nämlich in diesem Jahre mindestens 10 % der amerikanischen Hilfe in Form einer Anleihe gegeben werden.

Neben der Form des „Loan“ wurde die „Conditional Aid“ in Höhe von 218,6 Millionen Dollar für die ersten beiden Marshallplan-Jahre gewährt (a. a. O.). Diese Hilfe ging im Rahmen des Intereuropäischen Zahlungsabkommens als Vorläufer der späteren Europäischen Zahlungsunion / EZU an diejenigen Teilnehmerländer des ERP, deren Zahlungsbilanz gegenüber den übrigen Teilnehmern des ERP einen Aktivsaldo aufwies. Jenen wurde die „Conditional Aid“ zur Intensivierung des innereuropäischen Handels und zum Ausgleich der Zahlungsbilanzen der europäischen Länder zugebilligt. Diese Maßnahme wurde auch bekannt unter dem System der „Ziehungsrechte“ (Drawing-Rights). Ihr Mechanismus lief etwa folgendermaßen ab: Die Teilnehmerländer des ERP erhielten in Höhe ihres Aktivsaldos „Conditional Aid“ unter der Bedingung, daß sie diese als Ziehungsrechte an die ERP-Länder mit einem passiven Saldo der Zahlungsbilanz gewähren. D. h., die Aktivländer haben die als „Conditional Aid“ von der ECA empfangene Hilfe in Form eigener Waren an die Passivländer weiterzuleiten. Daraus ergibt sich für die Passivländer die komplementäre Bedingung, Waren in Höhe ihres Passivums — das sind eben jene Ziehungsrechte — von den Aktivländern zu beziehen. (Vgl. hierzu: G. Keiser, Korreferat über das Longterm-Programm und die amerikanische Politik, Vortrag auf der 3. Mitgliederversammlung der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Wirtschaftswissenschaftlicher Forschungsinstitute, München 1./2. 9. 1949).

5.

In dieser Aufstellung wurde an Stelle des deutschen Begriffs „Geschenke“ der umfassendere amerikanische Begriff „Grants“ beibehalten, da diese nicht ausschließlich „Geschenke“ gewesen sind, wenngleich dies für den größeren Teil von ihnen zutrifft. Es wurde nämlich im Verlauf des Londoner Schuldenabkommens (28. 2. bis 8. 8. 1952) innerhalb der Regelung der deutschen Nachkriegsschulden vereinbart, daß ca. ein Drittel der GARIOA- und ERP-Mittel, d. s. ca. 1 203 Millionen Dollar, zurückgezahlt werden sollten. (Vgl. Frankfurter Zeitung, Börsen- und Wirtschafts-handbuch 1953, 90 Jg., Frankfurt/M., März 1953, S. 156).

6.

Vgl. (Herter Report) Final Report on Foreign Aid of the House Select Committee on Foreign Aid, pursuant to H. Res. 296, A resolution creating a Select Committee on Foreign Aid. May 1, 1948. Government Printing Office, Washington 1948:

„The total elimination of German ocean shipping and shipbuilding is a feature of the policy on Germany that dates from the period of 1944-45. The assumption made at that time concerning the ability of Germany to reach balance of payments between imports and exports without ocean shipping can scarcely be called realistic. Some limitations on shipping or shipbuilding may be appropriate to a rational scheme for German disarmament, but the total elimination of German shipping cannot be reconciled with any practical hope for German self-support“.

Vgl. hierzu: Neue Zürcher Zeitung vom 21. 1. 1949: „Der frühere Präsident der Vereinigten Staaten, HERBERT HOOVER, kam nach seinem Besuch in Westdeutschland zu der Erkenntnis, daß die USA im Falle der Wiederzulassung einer deutschen Überseeflotte etwa 50 Millionen Dollar einsparen würden, die jährlich für Transportleistungen nach Deutschland aufgebracht werden müßten“.

Literaturverzeichnis

A. Bücher, Reden und Aufsätze

- Baade, F.** Amerika und der deutsche Hunger, Braunschweig 1948
Der europäische Longterm-Plan und die amerikanische Politik. Kieler Studien 1., Kiel 1949
Deutschlands Beitrag zum Marshallplan, Hamburg 1948
Die Wandlung der amerikanischen Wirtschaftspolitik gegenüber Deutschland, in: Wirtschaftsdienst, Hamburg 1949, Jg. 29, Heft 2
- Bank f. Anlagewerte** Die deutsche Währungsreform für die Westzonen, Zürich 1948
- Blümich, W./Falk, L.** Einkommensteuergesetz, 6. Auflage
Berlin und Frankfurt/M. 1951
- Brandt, K.** The Rehabilitation of Germany, Chikago 1945
- Brown Jr., W.A./Opie, R.** American Foreign Assistance, Washington 1953
- Buchert, G.** Der Marshallplan. Ein Weg in die Zukunft, Frankfurt/M. 1949
- Byrnes, J. F.** American Policy in Germany, Rede in Stuttgart am 6. 9. 1946, in: International Conciliation, New York, October 1946, No. 424
- Deutschland-Jahrbuch** Die Wirtschaftslage im Vereinigten Wirtschaftsgebiet, West-Verlag, Essen 1949
- Emmet, Ch. / Baade, F.** Destruction at our Expense. How Dismantling Factories in Germany Helps Inflation in the United States and Sabotages the Marshallplan. New York 1948
- Eucken, W.** Deutschland vor und nach der deutschen Währungsreform, in: Vollbeschäftigung, Inflation und Planwirtschaft, Erlenbach-Zürich 1951
- Forster, K.-H.** Finanzierung durch Abschreibungen, Stuttgart 1953
- Generalsekretariat d. Deutschen Europa-Akademie** Die deutsche Wirtschaft und der Marshallplan, Mannheim 1949
- Gollancz, V.** In Darkest Germany, London 1947
- Gross, H.** Der Marshallplan. Deutschlands Chance. Essen-Kettwig 1948
- Harmssen, G. W.** Am Abend der Demontage, Bremen 1951
Reparationen, Sozialprodukt, Lebensstandard, Versuch einer Wirtschaftsbilanz. Bremen 1947
Anlagen I bis XII zu: Reparationen, Sozialprodukt, Lebensstandard, Versuch einer Wirtschaftsbilanz. Bremen 1947
- Heeckt, H. / Stender, H.** Der Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte. Volkswirtschaftliche und juristische Grundsatzfragen der Wiederaufbaufinanzierung. Kieler Studien 31. Kiel 1954

- Institut für Weltwirtschaft an der Universität Kiel** Verwendung der Counterpart Funds in den einzelnen Marshallplan-Ländern, Kiel 12. 10. 1950
- Jentsch, G.** ERP. Der Marshallplan und Deutschlands Platz darin. Frankfurt 1950
- Küntzel, D.** Der Marshallplan, Kiel 1950
- Keiser, G.** Korreferat über das Longterm-Programm und die amerikanische Politik. Vortrag auf der 3. Mitgliederversammlung der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Wirtschaftswissenschaftlicher Forschungsinstitute. München 1./2. Mai 1949
- Leist, K.** Investitionen und Investitionspolitik in ihrem Einfluß auf die Einkommensstruktur. Dargestellt am Beispiel der Deutschen Bundesrepublik. Dissertation, Basel 1954 (Unveröffentlichtes Manuskript)
- Lonigan, E.** Re-Examination of the Marshallplan, in: Human Events, Washington, Vol. 2, No. 35, August 8, 1950
- Lück, H. W.** Die westdeutsche Wirtschaft im Europäischen Wiederaufbauprogramm, Herne i. W., 1950
- (Marshall, G. C.)** European Initiative Essential to Economic Recovery. Address of Secretary of State Marshall at Harvard University, June 5, 1947. Government Printing Office, Washington 1947
- McSweeney, E.** Amerikanische Wohlfahrtshilfe für Deutschland 1945-1950, Dissertation, Freiburg/Br. 1950
- Materne, G.** Sonderabschreibungen — auch jetzt noch? In: Frankfurter Allgemeine Zeitung, 2. 12. 54
- Morgenbesser, H.** Die Lage der deutschen Werftindustrie, in: Wirtschaftsdienst, Hamburg 1953, Band 33, Heft 6
- Morgenthau Jr., H.** Germany is our Problem, New York 1945
- Müller, R.** Hintergrund und Anfänge, Vom Zusammenbruch zur Geldreform, in: Wirtschaft ohne Wunder, Zürich 1953
- Salin, E.** Das erste Jahr der Europäischen Zahlungsunion. Vortrag auf der 6. öffentlichen Mitgliederversammlung der Deutschen Gruppe der Internationalen Handelskammer am 23. 5. 1951 in Frankfurt/M. (Bericht über die 6. Mitgliederversammlung der Deutschen Gruppe der Internationalen Handelskammer), Frankfurt/M., o. J.
- Schiffswerften e. V. Verband deutscher** Westdeutschland und die Marshall-Hilfe, in: Basler Nachrichten, 23./24. 8. 1949, Nr. 357 und 359
- Stevenson, A.** Die deutschen Werften in der Friedenswirtschaft, Hamburg 1947
- Stödter, R.** Amerikas Sendung, in: National Zeitung, Basel, 25. 10. 1954, Nr. 493
- Stolper, G.** Die deutsche Seeschifffahrt im Wiederaufbau, in: Wirtschaftsdienst, Hamburg 1953
- Die deutsche Wirklichkeit, Hamburg 1949, (Übertragung von „German Realities“, New York 1948)

- Truman, H. S. Rede zur amerikanischen Wirtschaftshilfe für Europa. President Truman's Philadelphia Address on Economic Aid. In: Amerika-Dienst, Bad Nauheim 1949
- Wirtschaftsrat des (Giel), Die Wirtschaftslage im Vereinigten Wirtschafts-
Vereinigten Wirtschafts- gebiet, Frankfurt/M., Dezember 1947
gebietes/Bizone, Der

B. Amtliche Dokumentationen und Berichte

- American Military Economic Data on Potsdam Germany, September 1947
Governor, Report of the
- Bank deutscher Länder Monatsberichte, Frankfurt/M. 1948 ff.
Bundesgesetzblatt Bonn 1950 ff.
- Bundesrecht, Das deutsche Neufassung zum Einkommensteuergesetz,
54. Lieferung VII B, Bonn, Juli 1953
- Bundesminister für den Bericht der Deutschen Bundesregierung über die Durch-
Marshallplan, Der führung des Marshallplanes, Bonn 1949 ff.
- Bundesminister für den Vorläufige Bestimmungen für die Verwendung und den
Marshallplan, Der Nachweis der Verwendung von Zuschüssen aus Mitteln
des ERP-Sondervermögens, Bad Godesberg, 13. 6. 1952
- Bundesminister für den Vorläufige Verpflichtungserklärung und Richtlinien für
Marshallplan, Der die Verwendung und den Nachweis von Zuschüssen aus
Mitteln des ERP-Sondervermögens,
Bad Godesberg, 13. 6. 1952
- Bundesminister für den Der Weg der westdeutschen Wirtschaft. Eine Zwischen-
Marshallplan, Der bilanz. Bericht. Bonn 1951
- Bundesminister für den Wiederaufbau im Zeichen des Marshallplanes,
Marshallplan, Der Bonn 1953
- Bundesministerium für (M. Kramer), Bonner Berichte aus Mittel- und Ost-
gesamtdutsche Fragen deutschland. Die Landwirtschaft in der sowjetischen
Besatzungszone. Bonn 1953
- Bundesministerium Die ERP-Gegenwertmittel und ihre Verwendung in den
für den Marshallplan europäischen Partnerländern, Bad Godesberg 1951
- Bundesministerium (Wittkowski, A.), Schrifttum zum Marshallplan und zur
für den Marshallplan wirtschaftlichen Integration Europas,
Bad Godesberg 1953
- Congress, 80th Administration of United States Aid for a European
Recovery Program, 2nd Session, January 22, 1948
Government Printing Office, Washington 1948
- Countries Participating in the European Recovery
Program, 2nd Session, February 16, 1948.
Government Printing Office, Washington 1948
- European Recovery Program, Report of the Committee
on Foreign Relations, 2nd Session, February 26, 1948
Government Printing Office, Washington 1948
- Outline of European Recovery Program, Draft Legis-
lation and Background Information,
1st Session, December 19, 1947.
Government Printing Office, Washington 1948

Control Commission for Germany (British Element)	Monthly Report of the, Berlin 1945 ff.
Department of State Bulletin	Washington 1946 ff.
Economic Commission for Europe (ECE)	Economic Bulletin for Europe, 1948 ff.
Economic Commission for Europe (ECE)	Economic Survey for Europe, 1948 ff.
Economic Cooperation Administration (ECA)	Reports to Congress, 1948 ff.
Economic Cooperation Administration (ECA), Office of the Special Mission to Germany	Das Auslandshilfegesetz von 1948 (Foreign Assistance Act of 1948) in der abgeänderten Fassung vom 19. 4. 1948, Frankfurt/M. 1949 Deutschland und das Europäische Wiederaufbauprogramm. Die wichtigsten Dokumente. Oberursel 1949
Economic Report of the President, The	The President's Economic Report to the Congress. Government Printing Office, Washington, halbj.. lfd., 1947 ff.
(Harriman-Report)	European Recovery and American Aid. A Report by the President's Committee on Foreign Aid. Government Printing Office, Washington 1947
(Herter-Report)	Final Report on Foreign Aid of the House Select Committee on Foreign Aid; pursuant to House Resolution 296, a resolution creating a select committee on foreign aid. May 1, 1948. Government Printing Office, Washington 1948
(Humphrey-Report)	Report on Plant Scheduled for Removal from the Three Western Zones of Germany, ECA, Industrial Advisory Committee, Chairman George M. Humphrey. Washington, January 1949
Inter-Allied-Reparations-Agency	Report of the Secretary General for the Year 1949. Brussels 1949
Kreditanstalt für Wiederaufbau	Jahresberichte, Frankfurt/M. 1949 ff.
Krug, J. A.	National Resources and Foreign Aid. Report. October 9, 1947 U. S. Department of the Interior, Washington 1947
Organisation für Europäische Wirtschaftliche Zusammenarbeit (OEEC), Europäischer Wirtschaftsrat	Alle Veröffentlichungen, 1948 ff.
United Nations Organisation (UNO)	Monthly Bulletin of Statistics, 1948 ff. United Nations Economic Bulletin for Europe, 1948 ff.
U.S. Bureau of Census	The Economic Almanac, 1948 ff.
U.S. High Commissioner for Germany, Office of the	Quarterly Report on Germany. Government Printing Office, Washington 1949 ff. Report on Germany, September 21, 1949 - July 31, 1952

U. S. and U. K. High Commissioners, as Successors to the Military Governors,
Joint Report of the

The European Recovery Programm,
Frankfurt/M., 1948 ff.

U.S. Military Government for Germany, Office The Population of Germany, 1947.
Report Compiled by Tripartite Statistical Working
Party, Population and Analysis Branch, Civil Admini-
stration Division: Refugees in the Western Zones of
Germany, Bad Nauheim 1949

Werftberichte Unveröffentlicht

Wirtschaftliche Zusammenarbeit zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den
Vereinigten Staaten von Amerika, Abkommen über
Scheur, Bonn 1949

C. Zeitschriften und Zeitungen

Amerika-Dienst, United States Feature Service Die Verwendung der ERP-Gegenwertgelder,
Bad Nauheim und Mehlem, Januar 1950

Die Brücke Essen 1947 ff.

The Economist London

Europa-Archiv Frankfurt/M. 1947 ff.

Financial Times London

Frankfurter Allgemeine Zeitung

Frankfurter Hefte 1949 ff.

Hamburger Allgemeine Zeitung

Hamburger Anzeiger

Hansa Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Häfen,
Hamburg 1948

Industrie- und Handelskurier
Düsseldorf

Keesings Archiv der Gegenwart
Essen 1946 ff.

Neue Zeitung Frankfurt/M. und München

Neue Zürcher Zeitung

Time-Magazine New York

Die Welt Hamburg

Wirtschaftsdienst Hamburg 1948 ff.

Wirtschafts- und Finanzzeitung
Frankfurt/M.

Wirtschaftsrevue Konstanz

Die Zeit Hamburg

D. Statistische Quellen

Börsen- und Wirtschaftshandbuch 1953
Frankfurter Zeitung, März 1953, 90. Jg.

- Ministerial Collecting Center, Economics Division**
 Statistisches Handbuch von Deutschland,
 Fürstenhagen 1946
- U. S. Department
 of Commerce**
 Foreign Transactions of the U. S. Government
 U. S. Foreign Aid. Washington 1945 ff.
- U. S. Department
 of Commerce**
 Supplement to: Survey of Current Business.
 Foreign Aid 1940-1951. Washington 1952
- U. S. Department
 of Commerce**
 Survey of Current Business,
 Washington March 1953, February 1954
- Wirtschaftsstatistik der deutschen Besatzungszonen 1945-1948**
 Oberursel 1948
- The World Almanac**
 New York

CURRICULUM VITAE

Der Verfasser der vorliegenden Arbeit, Christian Karl Rudolf Brinckmann, wurde als Sohn des Dr. Rudolf Brinckmann, Bankier in Hamburg, und seiner Ehefrau Johanna geb. Lindenberg am 24. September 1927 zu Hamburg geboren. Seine Schulbildung erhielt der Verfasser an der Privatschule zu Aumühle (Hamburg) und an der Gelehrtenschule des Johanneums, Gymnasium für Jungen, zu Hamburg, von der er am 13. Februar 1948 mit dem Zeugnis der Reife entlassen wurde. Er studierte von 1948 bis 1949 und von 1950 bis 1955 an der Universität Basel sowie von 1949 bis 1950 als Angehöriger des Magdalene College an der Universität Cambridge (England). An der Universität Basel besuchte der Verfasser die Vorlesungen und Übungen der Herren C. v. Dietze, L. V. Furlan, J. Gantner, R. D. Gray, H. Guth, M. Imboden, K. Jaspers, H. v. Oyen, E. Ruck, E. Salin, A. Simonius, M. Staehelin, V. F. Wagner und an der Universität Cambridge die Vorlesungen und Übungen von C. K. Berrill, S. R. Dennison, M. H. Dobb, C. W. Guillebaud, R. F. Henderson, E. A. G. Robinson.

BECKERDRUCK HAMBURG